

Plan Hidrológico de Cuenca

APÉNDICE VIII.1. NUEVAS MODIFICACIONES ASOCIADAS A PUERTOS

Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental

Junio de 2013

PUERTO DE LA BAHÍA DE SANTANDER

FICHA DE JUSTIFICACIÓN DE NUEVAS MODIFICACIONES

1. IDENTIFICACIÓN	1.1	Código	ES087MAT000150
	1.2	Nombre	Bahía Santander Puerto
	1.3	Tipo de modificación	a1) Modificación de las características físicas de una masa de agua superficial. 1) Desarrollo del Puerto de Santander hacia el sur, recuperación de los Muelles de Maliaño y mejora de calado del canal de navegación.
			b1) Actuaciones que impiden la consecución del buen potencial ecológico.
			Uso portuario comercial, pesquero y deportivo
	1.4	Localización	Bahía de Santander, perteneciente a la cuenca del río Miera en la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico. Esta masa se encuentra ubicada en la Comunidad Autónoma de Cantabria localizándose en su ribera los municipios de Santander, Camargo, El Astillero y Marina de Cudeyo.
	1.5	Descripción	Presencia del puerto comercial y el puerto pesquero de Santander, los puertos deportivos de Puertochico, Marina de Santander, Marina de Pedreña, el embarcadero de Somo y el pantalán de Repsol, además de todo el frente urbano de la ciudad. Su morfología y funcionalidad están condicionadas por sus márgenes artificiales, ya que los márgenes naturales han sido sustituidos por estructuras de fijación. El desarrollo de la actividad portuaria implica la necesidad de efectuar dragados periódicos para el mantenimiento del canal de navegación y muelles, y condiciona el estado de las comunidades que alberga la masa de agua. Ocupa una superficie de 745 Ha y un perímetro de 41,26 Km.
	1.6	Objetivos	Como masa de agua muy modificada debe cumplir los objetivos de buen potencial ecológico propio del ecotipo 2: Aguas de transición atlánticas de renovación altas.
	1.7	Brecha	Magnitud de la brecha en el escenario actual Carbono orgánico total (% en fracción fina de sedimento): 1,9 Nitrógeno Kjeldahl (mg/Kg en fracción fina de sedimento): 991 Fósforo Total (mg/Kg en fracción fina de sedimento): 351

FICHA DE JUSTIFICACIÓN DE NUEVAS MODIFICACIONES

2. CONDICIONES	2.1	Medidas adoptadas para paliar los efectos adversos	<p>1) Implantación y aplicación del Sistema de Gestión Medioambiental en instalaciones portuarias y aplicación de recomendaciones sectoriales (ROM 5.1)</p> <p>2) Evitar realizar obras de dragado entre los meses de abril y septiembre. En caso contrario implantar medidas correctoras para evitar afectar al medio.</p> <p>3) Programa de vigilancia ambiental de la calidad de las aguas en la zona de cultivos marinos y en la zona de vertido durante las obras de dragado.</p> <p>4) El vertido al mar del material dragado se realizará en la zona propuesta por el Instituto Español de Oceanografía (batimetría 100 frente al cabo de Ajo)</p> <p>5) Los materiales que no vayan a ser reutilizados como relleno, se verterán en vertedero autorizado.</p> <p>6) Construcción de una red separativa de aguas residuales en el Recinto Portuario, conectada a la Red de Saneamiento de la Bahía.</p>	
		2.2	Motivos de las modificaciones o alteraciones	Presencia en la Bahía de Santander de un Puerto de Interés General del Estado, con actividad comercial, pesquera y deportiva, que debe ser ampliado para atender la demanda del sector económico-productivo.
	2.3	Justificaciones		Localización del Puerto en el interior de la Bahía de Santander.
		a) Interés público superior		Puerto de Interés General del Estado
		b) Beneficios para la salud humana		
		c) Beneficios para el mantenimiento de la seguridad humana		
		d) Beneficios para el desarrollo sostenible		<p>Nuevas actividades económicas o mejora de las existentes:</p> <p>1) Aumento actividad transporte de mercancías.</p> <p>2) Incremento de la actividad portuaria.</p> <p>3) Usos inducidos en otras ramas productivas de la región: industria, comercio, turismo...</p>
	2.4	Medios alternativos de la actuación o proyecto mejores desde el punto de vista ambiental	No hay alternativas o mejoras que el proyecto planteado.	

FICHA DE JUSTIFICACIÓN DE NUEVAS MODIFICACIONES

		<p>Razones por las que no se opta por una alternativa medioambiental mejor</p>	<p>Tanto la estructura como la masa de agua de la Bahía de Santander han sido modificadas durante siglos por la actividad antropogénica (rellenos, actividad portuaria, actividades industriales, núcleos urbanos...), por lo que el desarrollo propuesto del Puerto supondría un impacto mucho menor que la opción de desarrollo alternativo, que sería la creación de unas nuevas infraestructuras portuarias exteriores a la Bahía de Santander, en la zona comprendida entre Cabo Mayor y la Ría de San Pedro del Mar. Hay que tener en cuenta que esa opción alternativa provocaría alteraciones significativas en una costa natural.</p>
		<p>a) Inviabilidad técnica</p>	<p>Técnicamente no es inviable pero económicamente sería inviable en términos de rentabilidad.</p>
		<p>b) Costes desproporcionados</p>	<p>Conllevaría la necesidad de construir infraestructuras de transporte por carretera y ferrocarril que permitieran el desempeño de las actividades portuarias. Esto hace que la mejor alternativa, tanto desde el punto de vista ambiental como de viabilidad técnica y económica, sea el desarrollo del Puerto en el interior de la Bahía de Santander.</p>
<p>3. OBJETIVOS</p>	<p>3.1</p>	<p>Objetivos adoptados</p>	<p>Aplicando la clasificación como masa de agua muy modificada asimilables a masas de agua de transición modificadas por la presencia de puertos del tipo 2: Aguas de transición atlánticas de renovación altas.</p> <p>Objetivos (indicadores y umbrales definidos en la IPH como potencial bueno/moderado para esta tipología, hasta que el Gobierno de Cantabria defina sus umbrales definitivos)</p> <p>Carbono orgánico total (% en fracción fina de sedimento): 4</p> <p>Nitrógeno Kjeldahl (mg/Kg en fracción fina de sedimento): 2100</p> <p>Fósforo Total (mg/Kg en fracción fina de sedimento): 800</p>

RÍA DE AVILÉS PUERTO

FICHA DE JUSTIFICACIÓN DE NUEVAS MODIFICACIONES			
1. IDENTIFICACIÓN	1.1	Código	ES145MAT000060
	1.2	Nombre	Puerto Ría de Avilés
	1.3	Tipo de modificación	a1) Modificación de las características físicas de una masa de agua superficial. 1)Ampliación de los muelles y construcción de nuevas instalaciones en la margen derecha de la ría: Construcción de la Fase I de la ampliación de nuevo muelle de 500 metros de longitud y 14 m de calado. Está previsto ejecutar otras dos fases con una longitud total de 1.500 m lineales para las tres fases y 14 m de calado. Lo que transforma totalmente la margen derecha de la ría de Avilés. Uso comercial, pesquero y deportivo.
	1.4	Localización	Margenes de la ría de Avilés, perteneciente a la cuenca del río Albarés de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico. Esta masa se encuentra ubicada en la Comunidad Autónoma de Asturias localizándose en sus márgenes los municipios de Avilés, Castrillón y Gozón. Desembocan también a las aguas portuarias los ríos Raíces, Vioño, y San Martín.
	1.5	Descripción	Presencia del puerto comercial y el puerto pesquero de Avilés, el puerto deportivo de Avilés, además de todo el frente urbano de la ciudad en su margen izquierda. Su morfología y funcionalidad están condicionadas por el margen oeste completamente artificial ya que los márgenes naturales han sido sustituidos por estructuras de fijación. Al este limita con los muelles de Arcelor Mittal y los nuevos muelles en construcción de la margen derecha, así como el astillero ría de Avilés e Ipsa. Sólo la zona del Monumento Natural de Zeluán y ensenada de Llodero y parte de las marismas del Recastrón conservan su naturalidad, estando el resto de la ría hasta su desembocadura en el mar con estructuras de fijación. El desarrollo de la actividad portuaria implica la necesidad de efectuar dragados periódicos para el mantenimiento del canal de navegación y condiciona el estado de las comunidades que alberga la masa de agua. La superficie terrestre ocupada es de 1,762,615 m ² de los que 304,424 m ² correspondientes a zona de reserva de terreno. Las aguas interiores del Puerto (ZONA I) ocupan una superficie de 183,67 Ha, las aguas exteriores (ZONA II) ocupan 4,719,85 Ha.
	1.6	Objetivos	En caso de ser muy modificada, la masa debería cumplir los objetivos de buen potencial ecológicos propios del ecotipo 2: Aguas de transición atlánticas de renovación altas.
	1.7	Brecha	Magnitud de la brecha en el escenario actual Carbono orgánico total (% en sedimento, fracción fina: Nitrógeno Kjeldahl (mg/Kg) en fracción fina de sedimentos: Fósforo Total (mg/Kg en fracción fina sedimento):

FICHA DE JUSTIFICACIÓN DE NUEVAS MODIFICACIONES

2. CONDICIONES	2.1	Medidas adoptadas para paliar los efectos adversos	<p>1) Las instalaciones portuarias y empresas que operen en el ámbito portuario deberán de disponer de la correspondiente Autorización de Vertido otorgada por el órgano competente.</p> <p>2) Evitar realizar los dragados en época de baños. En caso contrario, cumplir una serie de condiciones reflejadas en el correspondiente Plan de Vigilancia Ambiental.</p> <p>3) El vertido al mar de los materiales de dragado se realizará en la zona autorizada.</p> <p>4) Los materiales excavados que no vayan a ser reutilizados como relleno, se gestionarán de acuerdo a la legislación vigente.</p>	
		2.2	Motivos de las modificaciones o alteraciones	<p>1) Ampliación de la capacidad portuaria tanto en superficie de acopio, como en línea de atraque y calados.</p>
	2.3	Justificaciones		
		a) Interés público superior	Puerto de Interés General del Estado con elevado peso sobre el PIB de la economía regional asturiana.	
		b) Beneficios para la salud humana		
		c) Beneficios para el mantenimiento de la seguridad humana	El aumento de calado en la ría permitirá aumentar el margen de maniobra y seguridad de los buques que operen en el puerto, con la consiguiente reducción del riesgo de accidente y repercusiones sobre el medio ambiente y las personas.	
		d) Beneficios para el desarrollo sostenible	<p>Nuevas actividades económicas o mejora de las existentes:</p> <p>1) Generador de empleo y activación del mercado.</p> <p>2) Aumento del transporte de mercancías.</p> <p>3) Incremento actividad portuaria.</p> <p>4) Usos inducidos en otras ramas productivas de la región: industria, comercio, turismo...</p>	
	2.4	Medios alternativos de la actuación o proyecto mejores desde el punto de vista ambiental	<i>La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consideró necesario la tramitación de la correspondiente Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto de desarrollo portuario en la margen derecha de la ría de Avilés. Mediante Resolución de 23 de abril de 2007 (BOE 113) se emitió la correspondiente declaración de impacto positiva, con su correspondiente plan de medidas compensatorias.</i>	
		Razones por las que no se opta por una alternativa medioambiental mejor	Se ha optado por la mejor solución ambiental posible, tanto desde el punto de vista económico como de afección al medio, a la vista del estudio de las posibles alternativas, así como de las alegaciones presentadas.	

FICHA DE JUSTIFICACIÓN DE NUEVAS MODIFICACIONES

		a) Inviabilidad técnica	Técnicamente no es inviable pero económicamente sería inviable en términos de rentabilidad y el impacto ambiental sería crítico.
		b) Costes desproporcionados	Conllevaría la necesidad de construir infraestructuras de transporte por carretera y ferrocarril que permitieran el desempeño de las actividades portuarias. Esto hace que la mejor alternativa, tanto desde el punto de vista ambiental como de viabilidad técnica y económica, sea el desarrollo del Puerto en el interior de la Ría de Avilés.
3. OBJETIVOS	3.1	Objetivos adoptados	Aplicando la clasificación como masa de agua muy modificada asimilables a masas de agua de transición modificadas por la presencia de puertos del tipo 2: Aguas de transición atlánticas de renovación altas. Objetivos (indicadores y umbrales definidos en la IPH como potencial bueno/moderado para esta tipología, hasta que el Gobierno de Asturias defina sus umbrales)