

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

15540 *RESOLUCIÓN de 30 de julio de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Ampliación del puerto de Valencia (Valencia)».*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado 6.d. del anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, y procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*—El promotor del proyecto es la Autoridad Portuaria de Valencia, y el órgano sustantivo Puertos del Estado.

El Plan Estratégico 2001-2015, elaborado por la Autoridad Portuaria de Valencia, contempla la necesidad de ampliar la oferta de instalaciones, con el objetivo de mantener el carácter interoceánico del Puerto de Valencia. Esta ampliación estará destinada a potenciar el tráfico de contenedores.

La actuación consiste en la creación de una nueva dársena en la zona norte del Puerto de Valencia, exterior al Dique de Levante actual, mediante la construcción de un dique exterior de dos alineaciones, dando lugar a una nueva bocana orientada hacia el sur. Adosada al Dique Norte actual se formará una explanada portuaria de 525 m de anchura, con un frente de muelle de 1.350 m. El borde este de la explanada se prolongará con un dique paralelo al Dique del Este actual, a 280 m de separación del mismo y de 2.165 m de longitud total, creando otra explanada de operación.

El nuevo dique partirá de la zona intermedia de la última alineación del dique de protección del canal de entrada a la Dársena Interior y se configurará, como se ha mencionado, en dos alineaciones. La primera, de 2.080 m de longitud, tendrá una orientación aproximada ESE. La segunda, se orientará perpendicularmente a la anterior y tendrá 1.310 m de longitud.

Además, se construirá otro muelle de 100 m de anchura y 350 m de longitud, junto al primer tramo del nuevo dique.

La configuración propuesta dará lugar a dos terminales de operación de contenedores y dos zonas de operación que, en conjunto, totalizarán

156 ha de superficie. La dársena resultante entre la primera alineación de dique y el muelle de la explanada tendrá una anchura de 500 m en su zona más interior, y de 600 m en su entrada.

Para conseguir los calados requeridos será necesario realizar un dragado de la dársena a -18 m, con lo que se generarán 1.500.000 m³ de material «limos arenosos».

Para la formación de las explanadas serán necesarios 19.050.000 m³ de material de relleno, procedentes de las siguientes fuentes: dragado de la nueva dársena, dragados de profundización adicional en la zona central de la nueva dársena, dragado de la ampliación en curso del Puerto de Sagunto, dragado de zonas exteriores (50-60 m de profundidad), dragados de puertos argelinos, canteras en el entorno de la ciudad, y obras y demoliciones en el entorno urbano de Valencia.

El desarrollo de la configuración final se llevará a cabo en dos fases:

Fase 1.^a Incluye la construcción del dique exterior al completo, muelles y borde del fondo de dársena, tramo norte del dique adelantado y borde provisional, dragado de la dársena a -18 m y formación de la explanada mediante relleno, y ejecución de obras de superestructura.

Fase 2.^a Incluye la construcción del segundo tramo del dique adelantado, relleno y formación de explanada, y ejecución de superestructura.

Alternativas. Se han estudiado cinco alternativas para la realización del proyecto:

Alternativa 1: Creación de una dársena al NE y E del puerto actual, protegida por un extenso dique de dos alineaciones que se superpone a los diques actuales Norte y Este. Las explanadas de las nuevas terminales se adosarán a los citados diques.

Alternativa 2: Creación de una dársena, entre los diques Norte y Este actuales, a través de la construcción de un extenso dique de tres alineaciones. Las explanadas de las nuevas terminales portuarias se adosan al nuevo dique.

Alternativa 3: Se construye un dique de dos alineaciones similar al de la alternativa 1, abrigando una terminal adosada al actual dique Norte. La configuración final se completa con la creación de una terminal en prolongación de la actual Terminal Sur a través de la construcción de un dique convergente con el anterior. Será necesaria la ejecución de una nueva bocana, mediante la demolición de un tramo del actual Dique Este.

Alternativa 4: Creación de una nueva dársena en la zona N exterior al Dique de Levante actual, a través de la construcción de un dique exterior de dos alineaciones que la rodea, dejando abierta la bocana orientada hacia el S. Muy similar a la alternativa 1, con un desarrollo más moderado de la zona SE.

Alternativa 5: Consiste en la construcción de un nuevo dique de protección partiendo de la zona intermedia de la última alineación del dique de protección del canal de entrada a la Dársena Interior y se configura con tres alineaciones, la última de las cuales alcanza el morro del Dique del Este. Por tanto, el dique crea un recinto cerrado dentro del cual se conforma la dársena. El acceso se realizaría por un canal resultante de la demolición del tramo inicial del actual Dique Norte.

Alternativa	1	2	3	4	5
Longitud de diques (m)	5.160	4.110	6.090	5.555	4.830
Longitud de línea de muelles con explanada (m)	2.215	2.520	3.550	2.060	4.110
Longitud de muelle sin explanada (m)	3.140	900	2.630	2.100	—
Superficie de explanadas (ha)	153,4	153	191	153	227,5
Volumen de rellenos (m ³)	20.740.000	23.990.000	27.795.000	19.050.000	34.900.000
Volumen de dragados (-18 m)	1.600.000	4.500.000	5.600.000	1.500.000	4.150.000

Se ha elegido la alternativa 4, considerándose menores los efectos negativos sobre el medio, destacando que implica un menor volumen de dragado que el resto de alternativas, así como una menor superficie de explanadas y movimiento de tierras.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.* Las actuaciones previstas se ubicarán al noreste de las instalaciones actuales del Puerto de Valencia, situándose entre un entorno industrial, colindante con la ciudad de Valencia, y la lámina de agua del Mar Mediterráneo.

El litoral presenta una alineación general rectilínea, rota por la presencia del Puerto de Valencia. Al norte del mismo se apoya la playa de la Malvarrosa, presentando una anchura de playa superior a los 100 m en gran parte de su longitud. En la actualidad se ve afectada como consecuencia de la construcción del Canal de Acceso a la Dársena Interior del puerto, de manera que la playa sufre un basculamiento con acreciones de material en el extremo sur de la playa, y erosión en el tramo intermedio de la misma.

Por otro lado, debe tenerse en cuenta el aprovechamiento turístico de la playa de la Malvarrosa, que configura la fachada marítima de la ciudad. La calidad de la playa, y su adecuación de accesos y servicios, se constata con la concesión de la Bandera Azul, que otorga la Fundación para la Educación Ambiental (FEE) en base a una alta calidad ambiental y unos buenos servicios y seguridad para los usuarios.

Al sur del Puerto de Valencia se encuentra la actual desembocadura del río Turia, desviado durante la última ampliación del Puerto, y las playas de Pinedo y Saler. En las últimas décadas estas playas han venido sufriendo un retroceso producido por la interrupción del transporte litoral, debido al crecimiento del Puerto y al descenso de aportes sólidos del río Turia.

Situado al sur de la actuación se encuentra el espacio incluido en Red Natura 2000, catalogado como lugar de importancia comunitaria y zona de especial protección para las aves «L'Albufera» (ES0000023). Este espacio natural protegido está incluido en el listado del Convenio Internacional de Ramsar y está declarado parque natural. Se trata de una laguna

litoral de aproximadamente 2.000 hectáreas de superficie, rodeada por campos de arroz. Presentan especial relevancia para este proyecto sus hábitat dunares, situados entre el lado oeste de la laguna y el Mar Mediterráneo, así como la franja marina del LIC, situada aproximadamente a tres kilómetros de la actuación.

En relación a la biodiversidad de la zona, señalar la presencia de 16 hábitat naturales según la Directiva Hábitats, 92/43/CEE, 5 de ellos prioritarios: 1.150 lagunas costeras; 1.120 praderas de «Posidonia oceanica» (Posidonion oceanicae); 3.170 estanques temporales mediterráneos; 2.250 dunas litorales con «Juniperus spp.» y 7.210 turberas calcáreas de «Cladium mariscus» y con especies del «Caricion davallianae». También, la presencia de 44 taxones potencialmente afectados (Directiva Hábitats), 38 de aves, 3 de plantas y 3 de peces, debiéndose destacar de entre los últimos a las especies «Aphanius iberus» y «Valencia hispanica» (esta última, prioritaria).

La biodiversidad de los fondos marinos está caracterizada por la presencia de comunidades bentónicas de sustrato blando y sustrato duro, siendo estas últimas algo más comunes que las primeras. Los fondos blandos están representados principalmente por comunidades de arenas finas bien calibradas (AFBC) y de detrítico costero (DC), acompañadas por otras de transición de AFBC a DC. Tanto en el DC como en las comunidades de transición se han localizado áreas con restos de «Posidonia oceanica» muerta. Los fondos duros están representados por varias comunidades, destacando la importante presencia de comunidad de coralígeno (algas rodofitas calcáreas).

En cuanto a la presencia de «Posidonia oceanica», planta fanerógama de gran importancia en el Mediterráneo, el EsIA señala su presencia en la zona de estudio, si bien siempre habla de numerosas manchas dispersas y en un estado de conservación muy malo, especialmente al norte de la actuación. Sin embargo a escasos tres kilómetros al sur de la misma, más hacia el espacio protegido de «L'Albufera», existe una presencia de Posidonia en un estado de conservación algo mejor, constituyendo aproximadamente un 8% de la cobertura de la superficie marina del LIC de «L'Albufera», tal y como señala la Dirección General de Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente.

Sobre los recursos pesqueros, cabe destacar las playas secas e inundadas al sur del puerto, por ser una zona que soporta actividad marisquera, en especial recolección de moluscos bivalvos como son la Chirla (Chamelea gallina) y la Tellina (Donax trunculus).

3. *Tramitación.*—La tramitación en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se inició con fecha 1 de febrero de 2005, mediante la recepción del documento ambiental del «Proyecto de ampliación del Puerto de Valencia». El 3 de marzo de 2005 se inicia el trámite de consultas acerca de la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, cuyo resultado se trasladó al promotor el 24 de junio de 2005.

El proyecto se sometió al trámite de Información Pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, de 19 de abril de 2006, número 93. Con fecha 12 de septiembre de 2006, Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el anteproyecto, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

Con fecha 27 de diciembre de 2006, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó información complementaria al promotor. Dicha información se recibe el 30 de marzo de 2007.

4. *Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.*—En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante la fase de consultas previas, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la memoria-resumen:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	—
Dirección General de Costas	X
Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación	—
Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Pesca de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura, Educación y Deporte de la Generalitat Valenciana	X
Instituto Español de Oceanografía	X
Ayuntamiento de Valencia	X
Cofradía de Pescadores de Valencia	—
A.D.E.N.A	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ecologistas en Acción	—
Greenpeace	—
S.E.O	—
Amigos de la Tierra	—
Grupo de Estudios y Defensa del Entorno «Roncadell»	—

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Espacios naturales protegidos. Tal y como indica el Servicio de Ordenación Sostenible del Medio de la Dirección General del Medio Natural de la Conselleria de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana el proyecto planteado es colindante con el Parque Natural de l'Albufera y al sector marino del LIC «L'Albufera» ES0000023.

Las instalaciones del Puerto de Valencia, y sus sucesivas ampliaciones, provocan una alteración de la dinámica litoral que, entre otros efectos, da lugar a procesos regresivos, intensos y visibles, en las playas al sur de la nueva desembocadura del Turia y, en especial, en las playas de Pinedo y El Saler (ambas dentro del Parque Natural). Es posible que estos efectos se incrementen con la ejecución del proyecto, a menos que se habiliten las oportunas medidas correctoras.

Dichas medidas no deben suponer impactos negativos sobre el sector marino del LIC.

Dinámica litoral. La Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente considera que, dada la magnitud de las obras proyectadas y el efecto que las mismas producirán en el litoral, deberá realizarse un estudio de dinámica litoral que comprenderá el estudio de las actividades proyectadas sobre el dominio público marítimo terrestre, tanto durante su ejecución como durante su explotación, debiendo incluir en su caso las medidas correctoras necesarias.

Material de dragado y rellenos. Según el Instituto Español de Oceanografía deberán evaluarse los materiales de dragado que sean utilizados como material de relleno, según las recomendaciones del CEDEX.

Por otro lado, considera que, en el caso de que se utilicen materiales de dragado del Puerto de Sagunto y que éstos se transporten por vía marítima, se deberían tener datos sobre el hidrodinamismo de la zona de actuación, así como de las biocenosis existentes y de su calidad medioambiental.

La Dirección General de Costas informa que el material procedente del dragado de la ampliación del puerto que sea apto para su utilización en regeneración de playas, deberá dedicarse a dicha finalidad en su totalidad, no pudiendo ser utilizado en el relleno de las nuevas explanadas portuarias.

Afección a la fauna y flora marina. La Dirección General de Pesca de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalitat Valenciana indica que las playas secas e inundadas situadas al sur de Valencia soportan actividad marisquera, en especial recolección de moluscos bivalvos como la Chirla y la Tellina.

Se considera que debería recogerse un estudio sobre el estado inicial de las comunidades de moluscos, incorporando al plan de vigilancia ambiental el seguimiento de los parámetros del medio físico, químico y biológico (evolución del tipo y tamaño del sedimento; evolución de las comunidades de invertebrados marinos; evolución de la calidad química del medio marino).

La Dirección General de Costas informa que se deberá realizar un estudio de dispersión de finos, tanto por dragado como por relleno, así como una estimación de la hipotética afección a la fauna y la flora marina por efecto de la disminución de la penetración de la luz en la columna de agua. Debe cuantificarse el volumen de material que, por unidad de superficie, podría sedimentarse sobre la zona ocupada por pradera de «Posidonia oceanica» más próxima a la zona de actuación.

Estudio arqueológico subacuático. La Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura, Educación y Deporte de la Generalitat Valenciana informa que se debe realizar el correspondiente estudio arqueológico subacuático. Las actuaciones técnicas necesarias se deberán consensuar con el organismo tutelar y cubrir el 100% del área afectada.

Calidad de las aguas. El Servicio de Calidad de las Aguas de la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana informa que las nuevas explanadas deberán contar con las correspondientes redes de saneamiento, así como red para la evacuación de las aguas pluviales. Todo vertido de la red de saneamiento y pluviales deberá contar con autorización de vertido en dominio público portuario. Asimismo, las aguas residuales generadas durante las obras deberán obtener autorización de vertido temporal.

Estudio del impacto paisajístico. El Área de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Territorio

y Vivienda de la Generalitat Valenciana considera que será necesaria la realización de un estudio de la afección al paisaje.

Justificación del proyecto y de las alternativas. La Comisión Informativa de Vivienda, Grandes Proyectos y Urbanismo del Ayuntamiento de Valencia considera que, dada la magnitud del proyecto, afectará a aspectos ambientales, sociales y urbanísticos, con repercusiones que modificarían sustancialmente la fachada marítima, y las playas de la ciudad, por lo que deberá justificarse adecuadamente tanto el proyecto como las alternativas planteadas.

5. Fase de información pública y consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

5.1 Información pública.—Durante el período de información pública del proyecto se han recibido 49 alegaciones, pertenecientes a administraciones públicas, asociaciones, entidades y empresas. A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos de las mismas:

Afección a la dinámica litoral.

La Dirección General de Costas considera que es necesario minimizar el basculamiento en la playa de la Malvarrosa. En cuanto a la aportación de arena, se debería de mantener en la cantidad prevista por el estudio de impacto ambiental (183.850 m³), aportándose o no en función de que la evolución de la playa se acomode al modelo previsto. En este sentido, se debe incorporar el seguimiento de la evolución de la playa, fijando un horizonte de cinco años tras las obras para ver la conveniencia de aportación de material.

El Puerto de Valencia es responsable de las profundas modificaciones que se han venido produciendo en las playas de Pinedo y El Saler. El basculamiento de la playa de Pinedo no ha terminado, por lo que se debiera aumentar la longitud del dique de encauzamiento de margen derecha del Turia, y añadir el material sedimentario que lleve a su equilibrio a la playa, al tiempo que se hace necesario completar la defensa y apoyo de la playa en el extremo sur, a partir de donde termina el efecto de difracción.

También debe contemplarse el seguimiento de la evolución de las playas de Arbre de Gos y Saler, ya que el efecto del puerto puede obligar a no muy largo plazo al establecimiento de nuevas obras de control de la erosión, que deberían ser asumidas por la Autoridad Portuaria de Valencia.

Calidad de las aguas.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana informa que la afección sobre la dinámica litoral en la zona situada al norte del Puerto de Valencia modificará la dispersión del vertido a través del aliviadero de pluviales de El Cabanyal, con punto de vertido en el Contradique Ribera Norte. Igualmente, es esperable que se modifique la dispersión de la pluma del vertido a través del Emisario Submarino de Vera.

Por ello, se considera necesario que se elabore y se ponga en marcha un plan de dragado periódico del entorno del Aliviadero de El Cabanyal. Estas medidas se añadirán a las ya propuestas por el proyecto (seguimiento de la evolución de la línea de playa).

Por otro lado, sería conveniente la valoración y correspondiente propuesta de medidas correctoras sobre el impacto de la modificación de la dispersión de los vertidos de El Cabanyal y de Vera.

En cuanto a los efectos sobre la calidad de las aguas durante las fases de construcción y de explotación, se ampliará el listado de a analizar en cada uno de los puntos de control, añadiendo los siguientes parámetros: pH, hidrocarburos, Nitrógeno orgánico, Nitrógeno total, Fósforo total, toxicidad, Plomo, Cromo VI, Zinc, Cadmio, Mercurio, Arsénico, coliformes totales, coliformes fecales, estreptococos fecales.

Justificación del proyecto.

El Grupo Socialista del Ayuntamiento de Valencia, el Grupo Municipal de Esquerra Unida-L'Entesa del Ayuntamiento de Valencia, la Asociación de Vecinos y Vecinas de Cabanyal-Canyamelar, la Asociación de Vecinos y Vecinas de Nazaret, la Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia, Asociación de Vecinos Nazaret Unido, Joseph Ramón Medina Folgado (Catedrático de Universidad de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes de la Universidad Politécnica de Valencia), y José Cristóbal Serra Peris (Catedrático de Puertos y Costas del Departamento de Ingeniería e Infraestructura de Transportes de la Universidad Politécnica de Valencia) han alegado que el proyecto no está debidamente justificado por las siguientes razones:

La ampliación del puerto de Valencia no se basa en un estudio de oferta/demanda bien justificado.

No se ha justificado la decisión de ampliar inicialmente en Valencia en lugar de hacerlo en Sagunto.

El horizonte temporal de la Ampliación (2035), no coincide con el del Plan Estratégico del Puerto (2015).

La superficie finalmente generada con la ampliación excede en 200.000 m² a la teóricamente necesaria.

La mejora de la eficiencia de la actividad portuaria y el aprovechamiento de las instalaciones existentes (línea de atraque y superficies), podría ser suficiente para atender a la demanda futura hasta 2035, lo que hace innecesaria la ampliación.

Falta de justificación de la Ampliación desde el punto de vista de economía global. El impacto económico no sería positivo si se tuviesen en cuenta los costes de regeneración de las playas y los daños causados al turismo.

Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana.

El Grupo Socialista del Ayuntamiento de Valencia, las asociaciones de vecinos anteriormente mencionadas, y J. Ramón Medina Folgado (Catedrático de Universidad de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes de la Universidad Politécnica de Valencia), consideran que las previsiones de las obras de ampliación son incompatibles con el Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana.

Afección al paisaje.

Los alegantes mencionados en el anterior apartado consideran que las obras de ampliación implican un impacto severo en la calidad paisajística de la playa de la Malvarrosa, ya que no se ha tenido en cuenta el impacto visual de las grúas y almacenamientos.

Impacto sobre el tráfico.

La Asociación de Vecinos y Vecinas de Nazaret, la Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia, y la Asociación de Vecinos Nazaret Unido consideran que se va a producir una sobrecarga de las vías de comunicación adyacentes al puerto como consecuencia del aumento del tráfico de camiones y contenedores, lo que va a producir un impacto sobre los barrios próximos por la construcción de los viales que serán necesarios para la futura conexión con la ciudad.

Patrimonio.

Según la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano, el estudio de impacto ambiental integra la actuación arqueológica efectuada en un primer momento y recoge una propuesta de actuación consensuada con esta Dirección General, por lo que considera atendidas las condiciones planteadas.

Alegaciones favorables.

36 escritos procedentes de asociaciones, empresas y otras organizaciones se muestran claramente favorables al proyecto, manifestando la conveniencia económica, la oportunidad y la necesidad que representa la ampliación del Puerto de Valencia para la economía de la Comunidad Valenciana.

5.2 Información complementaria solicitada al promotor.—Con fecha 27 de diciembre de 2006, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó información complementaria al promotor, en relación a los siguientes aspectos: incidencia de la actuación sobre la calidad de las aguas; incidencia sobre la atmósfera y emisiones de CO₂; valoración de afección del cambio climático al proyecto; análisis comparativo de la Ampliación del Puerto de Valencia, la Ampliación del Puerto de Sagunto, y ampliación conjunta de ambos puertos; afección a los recursos pesqueros, en concreto a la chirla y a la tellina; y afección a la dinámica litoral. Dicha información se recibe el 30 de marzo de 2007, analizando el promotor los aspectos indicados tal y como se indica en el apartado 6 de la presente declaración.

5.3 Consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Solicitud de informes a organismos.—Paralelamente a la información solicitada al promotor, con fecha 27 de diciembre de 2006 se solicitan informes sobre los mismos aspectos anteriormente indicados, a la Dirección General para la Biodiversidad, la Conselleria de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana, la Dirección General de Costas y Puertos del Estado.

Con fecha 8 de febrero de 2007, la Dirección General de Costas adjunta dos informes remitidos por el Grupo Socialista del Ayuntamiento de Valencia, con el siguiente contenido:

Universidad Politécnica de Madrid: «Estudio preliminar comparativo sobre las emisiones atmosféricas del transporte por carretera de las industrias castellanenses a los puertos de Valencia y Sagunto».

Según las conclusiones de este estudio preliminar, utilizar el puerto de Sagunto en lugar del puerto de Valencia como destino de las mercancías de las industrias castellanenses, tendría los siguientes efectos: se reducirían considerablemente las emisiones de carácter local, evitando riesgos para la salud de la población de la zona; disminuirían las emisiones de gases de efecto invernadero, lo que supondría una beneficio económico anual considerable en forma de ahorro de derechos de emisión; y se produciría un ahorro considerable de gasóleo por año (60.396 T).

Universitat de València y University of Oslo: «Repercusiones en las playas del sur de la ampliación del Puerto de Valencia».

La ampliación del puerto de Valencia supondría un fuerte impacto en las playas situadas al sur del mismo. El impacto no estaría tanto en relación con la trampa de sedimentos que supone el puerto (puesto que ya lo es en la actualidad), sino con el incremento de la zona de sombra de oleaje derivado de la pretendida ampliación.

A su juicio, dada la envergadura de la obra proyectada, algunas playas que en la actualidad presentan un equilibrio precario, desde el Perellonet hacia Cullera, entrarían en una fase claramente recesiva.

Solucionar los problemas erosivos derivados de la pretendida ampliación del puerto de Valencia con sucesivas regeneraciones artificiales de playa sería muy costoso económicamente y también tendría un elevado coste ecológico.

Por último, muestran su preocupación ante la posible afección a las playas del Parque Natural de la Albufera de Valencia.

Con fecha 21 de febrero de 2007, la Conselleria de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana indica que no se observan reparos al Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Valencia al encontrarse éste contemplado en el Plan de Acción Territorial del Litoral, siempre que las alteraciones ambientales que se produzcan como consecuencia de las actuaciones planteadas sean favorablemente evaluadas.

La Dirección General para la Biodiversidad responde, con fecha 2 de abril de 2007, indicando los siguientes aspectos:

El seguimiento de la afección a las playas situadas más al sur, Arbres Gros y Saler, debe incluir un estudio del impacto sobre aquellos hábitat relacionados con las mareas. Asimismo, debe incluir un análisis de la influencia de la actuación sobre el hábitat prioritario 1120* Praderas de «Posidonion» (Posidonia oceanicae).

En caso de precisarse extracciones de material «offshore» se comprobará que las localizaciones elegidas se encuentren alejadas de lugares incluidos dentro de la Red Natura 2000.

La planificación de las obras evitará la afección al LIC y ZEPA «L'Albufera», estableciendo un calendario diseñado en función de la avifauna presente en la zona.

6. Integración de la evaluación.

6.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.—A partir de las alternativas descritas en el apartado 1 de la presente declaración, el estudio de impacto ambiental aplicó un proceso de selección de la solución óptima de desarrollo. El proceso se fundamenta en el estudio de las cualidades de cada una de ellas por separado frente a los factores de decisión: incidencia ambiental, capacidad, grado de abrigo, accesibilidad terrestre y marítima, facilidad constructiva, posibilidad de ejecución por fases, y coste de construcción. A continuación, se sometieron a un análisis comparativo.

Una vez realizada la comparativa, el estudio de impacto ambiental optó por la Alternativa 4, al tener una incidencia ambiental menor ya que considera que no afecta a las playas situadas al sur del puerto. Por otro lado, la capacidad es suficiente para absorber la demanda prevista, además de presentar una operatividad y accesibilidad marítima aceptable. Finalmente, la alternativa escogida presenta una menor necesidad de aporte de materiales de relleno y un coste inferior.

6.2 Principales impactos de la alternativa elegida:

Justificación del proyecto.

La respuesta del promotor a las alegaciones, que consideraban que el proyecto no está debidamente justificado han sido:

Justificación de los análisis de oferta y demanda.

Las previsiones de tráfico se han basado en el documento publicado en 2004 por Puertos del Estado (Ministerio de Fomento): «Análisis y previsión de los tráficos del sistema portuario español». Se establecen para el Puerto de Valencia, en relación al tráfico de contenedores, las siguientes previsiones:

	2006	2007	2010	2020
Contenedores equivalentes miles de TEU's	2.186	2.710	3.279	4.971

Justificación de decisión de ampliar inicialmente en Valencia en vez de hacerlo en Sagunto.

Sería contraproducente para la política de fidelización de atracción de navieras, y supondría un elevado riesgo de desvío de tráfico a puertos competidores con capacidad operativa para recibirlos.

El Plan Estratégico (2001-2015) de la Autoridad Portuaria de Valencia, tras analizar las opciones de funcionamiento del sistema Valencia/Sagunto

y, partiendo de la base de ampliación de ambos puertos, seleccionó el modelo de «puertos complementarios» orientados a distintos tipos de tráfico frente al modelo de «puertos multifunción» con ofertas y servicios similares.

El modelo seleccionado orienta el Puerto de Valencia al contenedor interoceánico mientras que el Puerto de Sagunto queda inicialmente destinado a tráficos complementarios: mercancía general no contenerizada, graneles, automóviles, tráfico ro-ro, etc.

El horizonte temporal de la Ampliación (2035), no coincide con el del Plan Estratégico del Puerto (2015).

La elaboración del Plan Estratégico del Puerto se inició en 2003, y es entonces cuando se decidió fijar el horizonte temporal del Plan Director en 2035, ya que previsiblemente las obras entrarían en servicio en 2010/2011, y no tendría sentido que su capacidad se agotara en 2015 al cabo, únicamente, de 4 años de servicio.

La superficie finalmente generada con la ampliación excede en 200.000 m² a la teóricamente necesaria.

El trazado de diques, los condicionamientos de maniobrabilidad de los buques, así como las características físicas necesarias para la operatividad de los muelles, establecen una serie de condicionantes en el momento de diseño del puerto que impiden el ajuste exacto a las necesidades teóricas planteadas.

La mejora de la eficiencia de la actividad portuaria y el aprovechamiento de las instalaciones existentes (línea de atraque y superficies), podría ser suficiente para atender a la demanda futura hasta 2035, lo que hace innecesaria la ampliación.

Los análisis han sido llevados a cabo durante la tramitación del Plan Director de Valencia y han sido refrendados por Puertos del Estado.

Las cifras de ratio por metro lineal de atraque y capacidad potencial propuestas en la alegación de J. Ramón Medina Folgado, Catedrático de Universidad de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes de la Universidad Politécnica de Valencia, no se adecuan a la realidad del funcionamiento de los puertos similares al de Valencia.

Existen limitaciones de rendimiento que pueden deberse a factores tales como calados escasos, forma en planta irregular, anchura escasa o accesos restrictivos. En el caso del Puerto de Valencia no es posible pretender los mismos rendimientos en terminales específicamente diseñadas al efecto que con otras que reutilizan muelles antiguos.

Falta de justificación de la Ampliación desde el punto de vista de economía global. Utilización de recursos públicos para beneficio privado.

El estudio de impacto ambiental, en su anejo 13, analiza el previsible impacto socioeconómico de la ampliación así como los costes derivados de la No-Ampliación. Se destaca que, de no realizarse una ampliación de la infraestructura portuaria al servicio del comercio exterior, dado el previsible incremento del tráfico en el hinterland de Valencia-port, se generarán incrementos de los costes de transporte terrestre que soportan las mercancías, existiendo un riesgo evidente de pérdida de exportaciones e importaciones, ya que en muchos casos los sectores del «hinterland» compiten en el ámbito internacional vía costes, y los incrementos en los mismos pueden llegar a ser elementos determinantes de la pérdida de mercados.

Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana.

Durante el trámite de información pública del Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana, la Autoridad Portuaria de Valencia solicitó la reconsideración de la afirmación en que se manifiesta que el puerto, a largo plazo, no debería crecer mucho más por su afección ambiental. Finalmente, la Consejería de Territorio y Vivienda decidió que el límite al crecimiento del puerto estará en su afección medioambiental.

En el apartado 5.3 de la presente declaración se ha incluido la contestación de dicha Consejería, en la que considera que el proyecto se ajusta al Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana.

Espacios naturales protegidos.

El límite norte del LIC «L'Albufera» en su parte marina está a unos 3.400 m al sur del Puerto de Valencia, por lo que el estudio de impacto ambiental concluye que se encuentra a una distancia suficiente como para no verse afectado de forma directa.

Según el estudio hidrodinámico, incluido en el estudio de impacto ambiental, las plumas de dispersión de finos tendrán una dimensión considerable, pero en ningún caso llegarán hasta el LIC marino de la Albufera.

La situación actual en las playas situadas al sur del puerto, en las que se está produciendo un proceso regresivo, no se verá modificada. No obstante, el promotor contempla el seguimiento de la evolución de la línea de costa en las playas situadas al sur del puerto.

Afección a la dinámica litoral.

Según el promotor, es inevitable que no exista variación alguna sobre la playa de la Malvarrosa, dado que el basculamiento de la playa está

condicionado por la ubicación del extremo de la primera alineación de nuevo dique exterior, y la consecución de los anchos de zona de operación y de agua necesario requería avanzar hacia el norte la ampliación del Puerto.

En el diseño de la planta final de obras se limitó el avance del dique exterior de abrigo y de las explanadas hacia el este para no superar la alineación NE de las infraestructuras ya existentes. Esta limitación en el diseño se introdujo, según el promotor, con el fin de minimizar variaciones en las incidencias de oleaje y corrientes sobre las playas del sur, con lo que es de esperar que las afecciones sobre estas playas sean mínimas.

El estudio de impacto ambiental dispone de medidas correctoras siguiendo las recomendaciones de la Dirección General de Costas.

Playa de la Malvarrosa: se desecha la construcción de espigones o diques de defensa en la propia playa. El seguimiento de la playa se realizará durante un periodo de cinco años después de finalizar las obras exteriores; si se observa que el basculamiento en el extremo sur de la playa excede los 110 m previstos en las obras del Nuevo Canal de Acceso a la Dársena Interior, se reubicará el material existente en la playa Malvarrosa o la playa Pinedo. Se incluirá en el presupuesto una partida que cubra la posibilidad de realizar una aportación de 185.000 m³.

Obras al sur del puerto: se ha elaborado una propuesta de regeneración de la playa de Pinedo conjuntamente con la Demarcación de Costas de Valencia, incluyendo remodelación y prolongación de espigones hasta los 35 m y aportación de arena de 59.000 m³.

Análisis de la evolución de las playas del sur: el estudio de impacto ambiental propone un seguimiento de las playas entre el Puerto y el Arbre de Gos, incluyendo: control batimétrico, seguimiento de la dinámica litoral.

Material de dragado y rellenos.

El estudio de impacto ambiental incluye una caracterización del material de dragado siguiendo las Recomendaciones para la gestión del material de dragado en los puertos españoles del CEDEX. En vista de los resultados, concluye que todo el volumen de dragado está compuesto por materiales de categoría I. Todas las muestras presentan niveles bajos de contaminantes, que admiten su vertido al medio marino, en una zona apropiada, sin otro efecto que la dispersión de finos.

El estudio de impacto ambiental incluye las siguientes medidas destinadas a minimizar el efecto de la dispersión de finos:

Se utilizará el sistema de dragado en el que se asegure la menor puesta en suspensión de los materiales sedimentarios, de forma que se reduzca, la máximo posible el área de impacto por enterramiento y por dispersión.

Se dispondrán barreras antidispersión, que delimitarán la zona de dragado para las operaciones de dragado y vertido.

Afección a la fauna y flora marina.

Según el estudio de impacto ambiental, prácticamente ya no existe pradera de «Posidonia oceanica» en la zona de estudio, identificando principalmente restos de mata de rizomas y ocasionalmente la presencia de tan sólo algunas pequeñas manchas de dicha comunidad al norte de la actuación. La Dirección General de Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente señala la presencia de manchas algo mayores y en un estado de conservación mejor a escasos tres kilómetros de la actuación, concretamente al sur, en la franja marina del LIC de «L'Albufera».

En relación con los impactos sobre las comunidades bentónicas marinas, el estudio de impacto ambiental señala que en la fase de construcción se producirá una pérdida directa de unas 167 hectáreas de fondos marinos, representadas tanto por comunidades de fondo blando como por otras de fondo duro. Señala el hecho de la mayor reversibilidad de la desaparición de las comunidades de fondos blandos, debido a que no se producirá un cambio en la naturaleza del sedimento e irreversibilidad de la desaparición de las comunidades de coralígeno, dado que los dragados sobre el mismo producirán un cambio sobre la naturaleza de los fondos, que serán substituidos por fondos de materiales sueltos, que probablemente sean recolonizados por otras comunidades de fondos blandos.

El estudio de impacto ambiental considera que durante la fase de obras no se prevén afecciones sobre los recursos pesqueros, dado que las especies afectadas son móviles y pueden desplazarse a otras zonas.

No obstante, se propone un seguimiento de la evolución de las capturas, y en caso de detectarse una disminución considerable, se crearán arrecifes artificiales en zonas cercanas sobre fondos sedimentarios, recreando condiciones favorables.

Para mitigar las posibles afecciones que podrían producirse sobre los recursos marisqueros durante la aplicación de las medidas correctoras en las playas la información complementaria contempla las siguientes medidas:

Investigación, previa a las labores de dragado y vertido, destinada a cartografiar la situación de los bancos de tellina y chirla, y con ello dirigir esas operaciones.

Realizar la extracción y el vertido de sedimento en zonas inmediatamente superiores a la cota cero para que se realice la distribución progresiva por parte del oleaje.

Calidad de las aguas.

Según el estudio de impacto ambiental se producirá, durante la fase de explotación, una disminución de la tasa de renovación en el interior de la nueva dársena, siendo esta zona la más afectada por el desarrollo del proyecto. No se produce afección sobre las demás dársenas y zonas externas.

En la actualidad el puerto cuenta con un Plan Interior de Contingencias por contaminación marítima accidental de hidrocarburos, y un Sistema de Gestión Medioambiental. Ambos instrumentos se harán extensivos a las nuevas instalaciones.

Por lo que se refiere a la analítica a realizar, incluida en el plan de seguimiento, el promotor informa en su respuesta a las alegaciones que se han propuesto aquellos compuestos que, o bien se encuentran en los sedimentos, o en los análisis de agua realizados, o son descriptores de la situación de la calidad del agua de la zona. Por ello, no se han incluido compuestos tales como metales pesados o hidrocarburos.

En lo referente a la afección sobre las instalaciones de vertido, informa que con motivo de las obras del Nuevo Canal de Acceso a la Dársena Interior se redactó un proyecto de un nuevo emisario y un nuevo aliviadero del Cabanyal, considerando los estudios de evolución de la playa para evitar su obstrucción y se realizaron los correspondientes estudios de dispersión del vertido, por lo que propone que la necesidad de un nuevo proyecto y nuevos estudios queden a criterio de la Autoridad Ambiental correspondiente.

Afección al paisaje.

El estudio de impacto ambiental incluye un estudio paisajístico, en el que se llega a la conclusión de que la ampliación supondrá un impacto durante la fase de explotación, que se verá mitigado por las siguientes razones:

La ampliación del puerto actual no contrasta ni geométrica ni cromáticamente con el medio circundante al constituir un añadido al puerto existente.

La situación encajada de la playa de la Malvarrosa entre la ciudad y el puerto, y el hecho de no existir una ocupación directa, hace que la futura situación no sea peor que la actual en este aspecto.

Este impacto se ve mitigado por la distancia de las obras respecto a los posibles observadores (3,8 km).

Por otro lado, el estudio de impacto ambiental contempla la disposición de las instalaciones portuarias de forma que minimice el impacto paisajístico. Asimismo, se incluirán criterios de apantallamiento y sombreado en el ajardinamiento.

Contaminación atmosférica. Impacto sobre el tráfico.

La información complementaria remitida por el promotor informa que, tanto en la fase de ejecución como en la fase de explotación, la red de accesos terrestres al Puerto permite al tráfico pesado llegar al interior del mismo a través de la V-30, sin necesidad de circular por el viario urbano.

La Autoridad Portuaria de Valencia considera que, si bien el tráfico de pesados con destino al puerto es significativo frente al de pesados totales, este tráfico queda diluido en el total del tráfico.

Por otro lado, el promotor informa que el 73% de camiones que accede al puerto de Valencia tiene origen/destino más próximo a Valencia que a Sagunto, por lo que las emisiones de CO₂ son menores si el tráfico de contenedores se realiza desde el puerto de Valencia.

7. *Condiciones al proyecto: Medidas preventivas y correctoras.*—Deberán incorporarse al proyecto las medidas propuestas por la Dirección General para la Biodiversidad, recogidas en el apartado 5.3 de la presente declaración, cuyas consideraciones más significativas son:

El seguimiento de la afección a las playas situadas más al sur, Arbre Gros y Saler, debe incluir un estudio del impacto sobre aquellos hábitat relacionados con las mareas. Asimismo, debe incluir un análisis de la influencia de la actuación sobre el hábitat prioritario 1120* Praderas de «Posidonia» (Posidonia oceanica).

En caso de precisarse extracciones de material «offshore» se comprobará que las localizaciones elegidas se encuentren alejadas de lugares incluidos dentro de la Red Natura 2000.

La planificación de las obras evitará la afección al LIC y ZEPA «L'Albufera», estableciendo un calendario diseñado en función de la avifauna presente en la zona.

Las actuaciones a desarrollar no contravendrán los objetivos del Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) del Parque Natural de L'Albufera, aprobado por Decreto 259/2004, de 19 de noviembre.

Se deberá ampliar el listado de los parámetros a controlar en el seguimiento de salida de las aguas, según solicita la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana. Todo vertido que se realice a través de las conducciones de vertido de la red de saneamiento y pluviales de las nuevas explanadas ganadas al mar, en dominio público portuario, deberán contar con la autorización de la administración competente, otorgada en base a la legislación aplicable, sin perjuicio de la autorización de dominio público portuario que, en su caso, otorgará la Autoridad Portuaria (art. 60 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

Se estudiará la potencial afección del proyecto sobre el transporte y dispersión del vertido del emisario submarino del Cabanyal. De los resultados de ese estudio deberá presentarse el nuevo diseño de las instalaciones de vertido para que sean aprobados por la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana, como órgano competente en la autorización de esos vertidos.

Con las conclusiones del seguimiento previsto en el Plan de Vigilancia Ambiental en cuanto a la potencial afección a la dinámica litoral del proyecto, se propondrán las medidas correctoras pertinentes para evitar la regresión o el exceso del basculamiento de las playas situadas tanto al norte como al sur de la actuación. Estas medidas se recogerán en un proyecto específico promovido por la Autoridad Portuaria de Valencia y sometido, si procede, al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, según lo establecido en el R.D.L. 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental. Dicho proyecto deberá ser aprobado por la Dirección General de Costas.

Si de los estudios previstos en el Plan de Vigilancia Ambiental, se detectara una afección a la biocenosis y recursos pesqueros del ámbito del proyecto y especialmente a la actividad marisquera de la Chirla (*Chamelea gallina*) y la Tellina (*Donax trunculus*), se presentará proyecto específico de medidas correctoras ante el organismo competente, e informado favorablemente por la Dirección General de Pesca de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalitat Valenciana.

Si de la aplicación del Plan de Vigilancia Ambiental se detectara la posible afección a las praderas de «*Posidonia oceanica*» presentes en el ámbito del estudio por las operaciones de dragado y relleno, con la consecuente pluma de turbidez, se suspenderán las actuaciones y, de acuerdo

con la Dirección General de Costas, se aplicarán las medidas correctoras necesarias para evitar ese impacto.

8. *Especificaciones para el seguimiento ambiental.*—El estudio de impacto ambiental contiene un programa de vigilancia ambiental con el objetivo de velar por el cumplimiento de las medidas correctoras y verificar su eficacia, así como identificar posibles impactos ambientales no previstos, elaborando las oportunas medidas correctoras.

Este programa de vigilancia ambiental incluye: vigilancia de la evolución de la playa de la Malvarrosa y de las playas al sur del puerto, seguimiento de la calidad de las aguas y seguimiento del dragado, seguimiento de la biocenosis marina y recursos pesqueros, estudio previo del patrimonio arqueológico, vigilancia de los niveles fónicos y de la contaminación atmosférica.

Se acordará con la Dirección General de Costas, previo al inicio de las obras, las características y duración del Plan de Vigilancia en relación a la potencial afección del proyecto en la dinámica litoral y, por ello, tanto en la playa de la Malvarrosa, situada al norte de la actuación, como en las situadas al sur de la misma. En este sentido, el ámbito de estudio de las playas situadas al sur de la actuación será delimitado por el citado organismo estatal.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 27 de julio de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Ampliación del puerto de Valencia (Valencia) concluyendo que siempre y cuando que se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público y se comunica a Autoridad Portuaria de Valencia para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 30 de julio de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

