

Contestación a la consulta sobre el alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20220723 "Dragado de seguridad de recuperación de calados en el canal de acceso y la dársena comercial del Puerto de Alcúdia"

Documentación aportada

1. Oficio de solicitud de consulta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico sobre el proyecto "Dragado de seguridad de recuperación de calados en el canal de acceso y la dársena comercial del Puerto de Alcúdia" que se registra de entrada el 29 de marzo de 2023 en el Servicio de Asesoramiento Ambiental de la Comisión de Medio Ambiente de les Illes Balears. Asimismo, en el oficio se informa sobre la página web del Ministerio donde se facilita el acceso al documento inicial sobre el proyecto (RE VALIB núm.186378).
2. Documento Inicial para la solicitud de determinación de alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto "Dragado de seguridad de recuperación de calados en el canal de acceso y la dársena comercial del Puerto de Alcúdia".
3. Listado de Administraciones y asociaciones consultadas.

Motivo de la solicitud

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se encuentra tramitando el procedimiento de determinación de alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto "Dragado de seguridad de recuperación de calados en el canal de acceso y la dársena comercial del Puerto de Alcúdia", tras la solicitud de la Autoridad Portuaria de les Illes Balears, como promotor y órgano sustantivo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

<https://vd.caib.es/1681462363523-605987612-6676145582156070553>



En virtud de ello, se notifica a la Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de les Illes Balears la apertura del periodo de consultas establecido en el artículo 34 de la citada Ley y se informa de la puesta a disposición de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico del documento inicial del proyecto.

La Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente y Territorio remite el oficio citado a la Comisión de Medio Ambiente de les Illes Balears (CMAIB).

La Comisión de Medio Ambiente de les Illes Balears no se encuentra en el listado de Administraciones y asociaciones consultadas sobre el proyecto, aunque es el órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de les Illes Balears respecto a proyectos, planes o programas sujetos a la evaluación de impacto ambiental o evaluación ambiental estratégica que deban ser adoptados, aprobados o autorizados por las administraciones autonómica, insular o local de les Illes Balears, o sean objeto de declaración responsable o comunicación previa delante de estas administraciones, de acuerdo con el artículo 9 del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el cual se aprueba el Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de les Illes Balears.

Según el artículo 7 del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el cual se aprueba el Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de les Illes Balears, se debería haber consultado de manera preceptiva a la Comisión de Medio Ambiente de les Illes Balears, ya que corresponde al órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de les Illes Balears, como trámite básico del procedimiento, evacuar la consulta preceptiva que prevé la legislación básica estatal de los planes, programas o los proyectos que deben adoptar, aprobar o autorizar la Administración General del Estado o los organismos públicos que estén vinculados o dependan de ella, o que deben ser objeto de declaración responsable o comunicación previa delante de esta administración, que puedan afectar a las Illes Balears.

En fecha 29 de marzo de 2023, se envía un oficio desde el Servicio de Asesoramiento Ambiental a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el cual se indicaba que la CMAIB debía haber sido consultada ya que es el órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de les Illes Balears.

En fecha de 14 de abril de 2023, se registra en el Servicio de Asesoramiento Ambiental un oficio en el cual se solicita la consulta sobre el proyecto a la CMAIB.

Antecedentes

El Puerto de Alcúdia, el cual pertenece a la Autoridad Portuaria de les Illes Balears se encuentra situado en el extremo norte de la Bahía de Alcúdia. Dicho emplazamiento otorga protección y abrigo frente a los oleajes predominantes e incidentes en la zona.

<https://vd.caib.es/1681462363523-605987612-6676145582156070553>



La problemática reside en que, a causa de la difracción del oleaje generada en la isla de Aucanada, la dinámica litoral se ve modificada, y el puerto se sitúa en una área de aterramiento natural de la Bahía de Alcúdia, por lo que la tendencia natural del material sedimentario es circular hacia el norte, acumulándose en la zona portuaria.

Asimismo, el Puerto de Alcúdia presenta deficiencias que suponen un riesgo para su operación actual y futura. Las dimensiones de la planta de la dársena comercial son insuficientes para permitir el reviro de los buques que actualmente operan en el puerto en condiciones de seguridad. Es por ello que en la actualidad los buques de mayor tamaño realizan maniobras de reviro en el canal de entrada atrás pasar el dique de abrigo. Dicho canal se encuentra situado en la zona II portuaria, e invade parcialmente el área protegida Lugar de Interés Comunitaria (LIC) ES5310005 Bahías de Pollença y Alcúdia y la Zona Especial de Protección de Aves (ZEPA) ES0000520 Espacio marino del norte de Mallorca. El canal de entrada al puerto cuenta con un calado de 9 m, pero en su límite de poniente se encuentra un talud que asciende casi verticalmente hasta los 6,5 m de calado, lo que restringe considerablemente el espacio de maniobra, esto dificulta las maniobras de aproximación, de atraque y de amarre en los muelles *Adosado*, *Ribera* y *Poniente*, limitando así la operatividad del puerto, tal y como demuestran las numerosas incidencias y escritos por parte de Capitanía Marítima a la hora de realizar las maniobras necesarias para el atraque en el cuerpo.

Descripción del proyecto

1. El proyecto tiene como objetivo definir un dragado de seguridad determinando las áreas y las cotas de calado necesarias para garantizar unas condiciones de operatividad y seguridad óptimas durante las maniobras de aproximación, atraque y descarga o desembarque de los buques en el Puerto de Alcúdia, así como definir la gestión del material procedente del dragado.
2. En el área de actuación se han definido 2 cotas de dragado, una de 6,5 m de profundidad (color verde) que linda con la infraestructura de descarga de gas natural licuado y otra de 8,5 m de profundidad (color rojo) que está presente en el canal de navegación como en los muelles *Adosado*, *Ribera* y *Poniente*.



<https://vd.caib.es/1681462363523-605987612-6676145582156070553>



3



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1681462363523-605987612-6676145582156070553>

CSV: 1681462363523-605987612-6676145582156070553

Figura 1. Localización y delimitación del área de actuación para el dragado de seguridad del Puerto de Alcúdia.

3. Se han realizado 2 campañas de caracterización del material a dragar en la zona objeto de estudio (octubre de 2015 y marzo de 2018), a partir de las cuales se ha caracterizado el sedimento de las zonas de dragado como material no peligroso conforme a la legislación vigente y de categoría A. No obstante, se prevé, realizar, antes de las obras, una nueva campaña de caracterización del material a dragar en la zona objeto de estudio, siguiendo las *"Directrices para la caracterización del material de dragado y su reubicación en aguas de dominio público marítimo-terrestre, Comisión Interministerial de Estrategias Marinas, 2021"* (Directrices CIEM 2021).

4. El dragado tiene las características geotécnicas de fangos y limos arenosos seguidos por margas con alternancia de calizas a medida que aumenta la profundidad. Atendiendo a estas características geotécnicas, el método de extracción del dragado que se prevé utilizar una draga de corte y succión, y un gánguil para cargar con el dragado extraído.

5. Antes de desarrollar los trabajos de dragado, se instalarán barreras antiturbidez en todo el perímetro del área a dragar de modo que se asegure la no dispersión de las partículas coloidales o en suspensión garantizando la no contaminación de las áreas colindantes. Asimismo, se fondearán balizas flotantes para señalización provisional de las zonas de trabajo, de acuerdo con las indicaciones de Capitanía Marítima y de la Autoridad Portuaria.

6. Se estima que el dragado esté compuesto por 95% de material suelto y 5% de roca. El volumen del material dragado y la superficie de actuación previsto por cota es el siguiente:

- Para la cota -6,5 m: 9.076 m³ y 18.355 m².
- Para la cota -8,5 m: 137.139 m³ y 131.139 m².
- En total: 146.215 m³ y 150.071 m².

Una vez finalizados los trabajos de dragado se realizará una batimetría con una sonda multihaz para garantizar que se han llegado a las cotas objetivo en las áreas delimitadas, que se han mantenido los resguardos y se han ejecutado los taludes proyectados.

7. Para la gestión del dragado, se pretende su vertido en el mar a una distancia de unos 8,79 Km del Puerto de Alcúdia. El punto de vertido se ubica en las coordenadas UTM 31-ETRS-89 x: 519172; y: 4414026 dentro del LIC ES5310005 Bahías de Pollença y Alcúdia y la ZEPA ES0000520 Espacio marino del norte de

<https://vd.caib.es/1681462363523-605987612-6676145582156070553>



Mallorca, ambos en la Red Natura 2000, a una profundidad superior a 50 m y suficientemente alejado de la costa y de las zonas de uso recreativo.



Figura 2. Distancia entre la zona a dragar y el punto de vertido propuesto

8. Se prevé realizar un control ambiental durante los trabajos de dragado y vertido, el cual incluirá la medida de turbidez semanalmente en una estación mediante sonda multiparamétrica, así como, una medición quincenal de contaminantes y dos analíticas.

9. El presupuesto previsto para el proyecto es de 6.125.899,04 € y el plazo de ejecución es de 5 meses.

Marco Normativo

1. Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
2. Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el cual se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación Ambiental de las Illes Balears.
3. Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas.
4. Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas.
5. Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre que se aprueba el Reglamento General de Costas.

<https://vd.caib.es/1681462363523-605987612-6676145582156070553>



6. Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres.
7. Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres.
8. Ley 5/2005, de 26 de mayo, de conservación de espacios de relevancia ambiental en les Illes Balears.
9. Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad.
10. Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazada.
11. Decreto 75/2005, de 8 de julio, por el cual se crea el Catálogo Balear de Especies amenazadas y de Especial Protección, las áreas biológicas críticas y el Consejo Asesor de Fauna y Flora de les Illes Balears.
12. Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el cual se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
13. Orden TMA/1014/2022, de 7 de octubre, por la que se aprueba el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general.
14. Directrices para la caracterización del material de dragado y su reubicación en aguas de dominio público marítimo-terrestre, Comisión Interministerial de Estrategias Marinas, 2021.
15. Decreto 31/2007, de 30 de marzo, por el cual se aprueba el Plan de Gestión del Lugar de Interés Comunitario (LIC) ES5310005 Bahías de Pollença y Alcúdia (BOIB núm. 61 del 24 de abril de 2007).

Consideraciones técnicas para el alcance del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto

1. El proyecto consta de 2 actuaciones: las actuaciones de dragado que se realizan en la zona de ámbito portuario estatal del Puerto Comercial de Alcúdia, el cual es de Interés General y el vertido al mar se realiza en las aguas interiores de la Bahía de Alcúdia, de ámbito marino autonómico. Ya que la Autoridad Portuaria de Baleares, la cual gestiona dicho puerto y es un organismo público adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, actúa de órgano sustantivo, el inicio de la tramitación del proceso de evaluación ambiental se presenta ante el órgano ambiental estatal, la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

<https://vd.caib.es/1681462363523-605987612-6676145582156070553>





2. De acuerdo con el artículo 38 de las Directrices CIEM 2021, las obras de dragado y la reubicación del material de dragado en el dominio público marítimo-terrestre de una demarcación marina requerirán un informe previo favorable del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a los efectos de determinar su compatibilidad con la Estrategia Marina correspondiente.

3. De acuerdo con el artículo 35 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el estudio de impacto ambiental (EIA) deberá contener al menos la información expuesta en este artículo en los términos desarrollados en el anexo VI de la misma Ley.

Ya que el proyecto puede afectar a espacios de la Red Natura 2000, el EIA también deberá contener un apartado específico para la evaluación de las repercusiones del proyecto sobre espacios Red Natura 2000 teniendo en cuenta los objetivos de conservación de cada lugar, que incluya los referidos impactos, las correspondientes medidas preventivas, correctoras y compensatorias Red Natura 2000 y su seguimiento.

4. De acuerdo con el documento inicial, a partir de la realización de una cartografía bentónica de la zona de actuación y sus inmediaciones, el fondo de la dársena y del canal de acceso del Puerto Comercial de Alcúdia es de naturaleza fangosa. Mientras que en la zona más inmediata de canal de acceso hay una comunidad de arenas finas con *Caulerpa* (rayas verdes con fondo blanco), y a continuación hay presencia de comunidad de arenas finas con *Cymodocea nodosa* y *Caulerpa* (rayas verdes con fondo verde claro), y al sureste del espigón a parte de *Caulerpa*, existe una comunidad de *Posidonia oceanica* (rayas verdes con fondo verde oscuro).

<https://vd.caib.es/1681462363523-605987612-6676145582156070553>



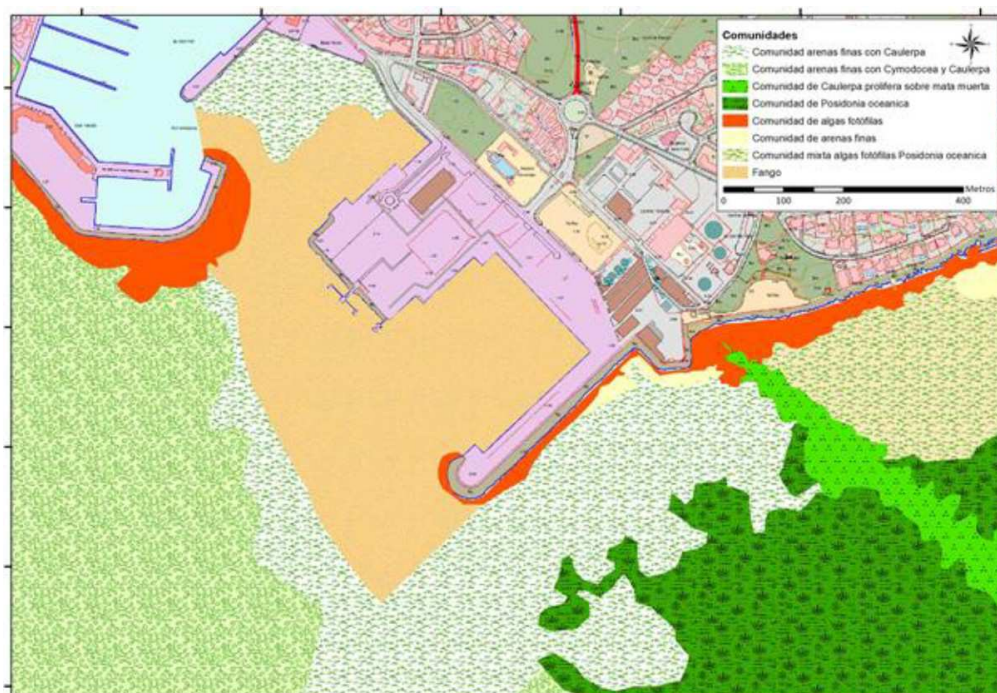


Figura 2. Fondos alrededor del Puerto Comercial de Alcúdia según cartografía bentónica facilitada por el promotor.

Según esta cartografía, la actuación de dragado sólo afectaría a fondo fangoso y únicamente a una fracción de reducida dimensión (sin especificar) de la comunidad de arenas finas con *Caulerpa* situada en el canal de acceso.

Sin embargo, según los datos de la IDEIB (Infraestructura de Datos Espaciales de las Illes Balears) sobre los hàbitats marinos de Mallorca 2019 la *Societat d'Història Natural de les Illes Balears* (SHNIB), en la parte exterior del espigón del muelle comercial hay fondos rocosos con algas fotófilas mientras que en el canal de acceso hay *Caulerpa prolifera* y *Cymodocea nodosa* que se extienden unos 800 m al sur del puerto, y más allá de los 800 m hay *Posidonia oceanica*, la cual se encuentra en zonas de alta afectación a la *Posidonia oceanica* por fondeo según el Decreto 25/2018, de 27 de julio, sobre la conservación a la *Posidonia oceanica* en las Illes Balears.

<https://vd.caib.es/1681462363523-605987612-6676145582156070553>





Figura 4. Fondos alrededor del Puerto Comercial de Alcúdia. Color Magenta: fondos rocosos con algas fotófilas. Color verde claro: *Caulerpa prolifera* y *Cymodocea nodosa*. Color verde oscuro: *Posidonia oceanica*. Fuente: SHNIB 2019. IDEIB.

Las especies *Caulerpa prolifera* y *Cymodocea nodosa* que podrían ser más susceptibles a los impactos del dragado y de la turbidez por el movimiento del sedimento durante el dragado, tanto en la dársena como en el canal de acceso.

Se debe tener en cuenta que *Cymodocea nodosa* y *Posidonia oceanica* se encuentran en el anexo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE) del Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE del consejo de 21 de mayo de 1992 relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, y además se encuentran en el anexo 1 de especies de flora estrictamente protegidas por el Convenio de Berna relativo a la Conservación de la Vida Silvestre y del Medio Natural en Europa.

Asimismo, la especie *Caulerpa prolifera* forma parte de las especies específicas y diagnósticas del Hábitat de Interés Comunitario (HIC) 1160 Grandes calas y bahías poco profundas.

Ante esta discrepancia de comunidades bentónicas entre la cartografía facilitada por el promotor y la cartografía de los fondos de Mallorca de la SNHIB 2019 de la IDEIB e invocando los principios de precaución y acción cautelar del artículo 2 de la Ley 21/2013, se deberá realizar una nueva prospección remota mediante

<https://vd.caib.es/1681462363523-605987612-6676145582156070553>





inmersiones con ROV que permita descartar la presencia de *Cymodocea nodosa* y *Caulerpa prolifera* en la zona del canal de acceso del Puerto comercial de Alcúdia que se tiene que dragar atendiendo a que se trata de flora protegida. Asimismo, la prospección remota deberá informar sobre la superficie real de flora que potencialmente podría verse afectada por las actuaciones de dragado en el canal de acceso.

Se recuerda la necesidad de cumplir con las prohibiciones indicadas en el artículo 57 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, para las especies incluidas en el LESRPE. Así en caso de que, se previera una posible actuación derivada de la ejecución del proyecto que vulnerara alguna de las prohibiciones reflejadas en dicho artículo, solamente se podría autorizar la actuación si se justifica la concurrencia de una excepción da las prohibiciones, tal y como se recoge en el artículo 61 de dicha Ley.

6. El área de servicio portuario del Puerto Comercial de Alcúdia se encuentra anexa al LIC ES5310005 Bahías de Pollença y Alcúdia y a la ZEPA ES0000520 Espacio marino del norte de Mallorca mientras que parte del canal de acceso al puerto y punto de vertido se encuentran dentro del ámbito territorial de dichos LIC y ZEPA.

El LIC Bahías de Alcúdia y Pollença es de competencia autonómica, el cual contiene el HIC prioritario 1120* Praderas de *Posidonia oceanica* muy extensos que se encuentran en diferentes estados de conservación, según su situación respecto a puertos o zonas de fondeo. Las aguas de estos 2 bahías son una importante zona de alimentación de la pardela balear (*Puffinus mauritanicus*) y otras aves marinas propietarias. Este LIC aunque se encuentra en estado de conservación relativamente bueno, se ve afectado por diferentes factores, entre ellos el tráfico marítimo tanto comercial, como turístico y deportivo generado por el Puerto de Alcúdia.

La ZEPA Espacio marino del norte de Mallorca es de competencia estatal, y abarca parte del canal que discurre entre Mallorca y Menorca. La influencia de corrientes superficiales y de frentes oceanográficos del Mar Balear hace que sea una zona de elevada productividad y gran importancia para el desove de diversas especies de peces . Así, en este espacio marino se combinan importantes áreas de alimentación para la pardela cenicienta (*Calonectris diomedea*), pardela balear (*Puffinus mauretanicus*) y pardela mediterránea (*Puffinus yelkouan*), con extensiones a varias colonias de cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis desmarestii*) que, en su conjunto representan la población más importante de la subespecie mediterránea en España.

7. De acuerdo con el documento inicial y la campaña de prospección remota mediante inmersiones con ROV, se indica que el fondo del punto de vertido es sedimentario formado por arenas que van progresando en profundidad, desde arenas con gravas a arenas ligeramente con gravas, con cierto contenido de

<https://vd.caib.es/1681462363523-605987612-6676145582156070553>



fango y se corresponde con fondos detríticos biogénicos y circalitorales. Además, se indica que la biota epibentónica está principalmente constituida por el escafópodo *Antalis agilis* y algunos erizos irregulares (*Spatangus purpureus*).

Asimismo, según los datos de la IDEIB (Infraestructura de Datos Espaciales de las Illes Balears) sobre los hábitats marinos de Mallorca 2019 la *Societat d'Història Natural de les Illes Balears*, existe presencia de praderas de *Posidonia oceanica* a unos 1,5 km al suroeste del punto de vertido.

8. Según la documentación facilitada, se prevé realizar, antes de las obras, una nueva caracterización del material a dragar presente tanto en la dársena comercial como en el canal de acceso ya que siguiendo las Directrices CIEM 2021 ya que las 2 campañas anteriores de caracterización del material a dragar son de octubre de 2015 y marzo de 2018.

Según las Directrices CIEM 2021, los materiales que corresponden a la categoría A son: los materiales exentos de caracterización, los cuales tienen un volumen total igual o inferior a 10.000 m³ de los cuales se tenga información sobre la calidad del sedimento que permita asegurar que el material no está contaminado o los cuales están constituidos exclusivamente por material geológico consolidado o no consolidado o no consolidado de tamaño superior a 2 mm. También es material de la categoría A el que los resultados de la caracterización preliminar indiquen que cada una de las muestras que lo que representan cumple con las condiciones de tener un contenido de inferior al 10%, la concentración de Carbono Orgánico Total (COT) es inferior al 2% y que el resultado del Test Previo de Toxicidad (TPT), en cas de ser preceptivo de acuerdo con el artículo 15.3 de las Directrices, indique una concentración de dosis efectiva 50% (CE50) superior a 2.000 mg/l. Asimismo, son material el conjunto de muestras no exentas de caracterización química y biológica, la concentración de las cuales sea inferior o igual a los niveles de acción A del artículo 22 de las Directrices para todos y cada uno de los contaminantes así como aquellos materiales representados por una única muestra donde donde sus resultados no hubieran podido ser utilizados para el cálculo de la concentración media y que su concentración individual sea inferior o igual al nivel de acción A para todos los contaminantes.

Teniendo en cuenta estas condiciones el material de dragado de categoría A, de acuerdo con los límites de parámetros físicos, químicos y biológicos tiene una carga contaminante asimilable al material que se puede encontrar de manera natural en el fondo marino.

Se presupone con esta nueva caracterización del material a dragar, éste también tendrá la categoría A y que su gestión prevista será su vertido en aguas de dominio público marítimo-terrestre excepto en zonas de exclusión según lo que dispone el artículo 27 de las Directrices CIEM 2021. Sin embargo, se considera que esta caracterización del material a dragar se debe realizar antes de la redacción del EIA, y no antes de las obras, ya que una vez que se confirme que el





material es de categoría A se podrá llevar a cabo el proyecto presentado, en cambio si la caracterización del material a dragar resulta de categoría B o C, su gestión no podrá ser la propuesta y se debería replantear la parte del proyecto sobre la gestión del vertido por parte del promotor y presentar un nuevo proyecto donde se incluya una gestión del dragado adecuada a la categoría del dragado según las Directrices CIEM 2021.

9. De acuerdo con el artículo 26 de las Directrices CIEM 2021, el cual dispone que para todo el material dragado considerado sedimento no peligroso, incluyendo aquellos proyectos exentos de caracterización y los materiales exentos de caracterización química y biológica, deberá realizarse un estudio sobre alternativas de usos productivos frente a su vertido al mar, por tanto en el EIA se deberá incluir un apartado sobre este estudio de acuerdo con el anexo VI de las Directrices CIEM 2021 y la justificación motivada de que el dragado no puede ser utilizado para usos productivos.

8. En el documento inicial se presenta el estudio de alternativas, en el cual se incluyen 4 alternativas siguientes:

- a) No realización del proyecto.
- b) Gestión del dragado en tierra (vertedero autorizado o gestión mediante gestor autorizado).
- c) Reubicación del dragado en el mar en un punto de vertido ya existente dentro del LIC Bahías de Pollença y Alcúdia en 2007.
- d) Reubicación del dragado en el mar en un punto de vertido nuevo (seleccionada).

Respecto a la alternativa b), según la Lista Europea de Residuos (LER) de la Decisión de la Comisión 2014/955/UE, los sedimentos de dragado que se hayan convertido en residuos en tierra estarían dentro del grupo 17. *Residuos de la construcción y demolición*, con los códigos 170506 (no peligrosos) y los 170505* (peligrosos). Actualmente, no se considera una alternativa viable ya que no hay ningún vertedero autorizado para estos residuos en Mallorca. En el caso de la gestión del dragado mediante el gestor autorizado, en el mismo documento inicial se descarta esta opción ya que tiene un coste extremadamente elevado.

Por tanto, no se considera la alternativa b) como viable para incluirla en la redacción del apartado del análisis de alternativas del EIA.

Asimismo, no se ha presentado la alternativa de realizar el punto de vertido fuera de la Red Natura 2000. En el EIA se deberá incluir dicha alternativa y su análisis específico.

Según el artículo 34.2 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, el documento inicial debe incluir las principales alternativas que se consideran y un análisis de los potenciales impactos de cada una de ellas. En el documento inicial facilitado

<https://vd.caib.es/1681462363523-605987612-6676145582156070553>



no se ha realizado un análisis de los potenciales impactos de cada una de ellas si no de únicamente la de la alternativa seleccionada.

En el EIA, el análisis de las alternativas deberá contener un examen multicriterio, estudiado por el promotor, de las distintas alternativas que resulten ambientalmente más adecuadas, y sean relevantes para el proyecto, y que sean técnicamente viables para el proyecto propuesto y sus características específicas; y una justificación de la solución propuesta, incluida una comparación de los efectos medioambientales, que tendrá en cuenta diversos criterios, como el económico y el funcional, y entre los que se incluirá una comparación de los efectos medioambientales. La selección de la mejor alternativa deberá estar soportada por un análisis global multicriterio, donde se tenga en cuenta, no sólo aspectos económicos, sino también los de carácter social y ambiental.

10. En relación con el análisis de los potenciales impactos del proyecto expuestos, la graduación de los impactos negativos en bajo, medio o alto se ha realizado de manera subjetiva y cualitativa ya que no se presenta ningún criterio que permita discriminar la importancia de éstos. No se considera en el análisis ningún impacto positivo.

De acuerdo con el artículo 35.1.c de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, el EIA debe contener la identificación, descripción, análisis y, si procede, cuantificación de los posibles efectos significativos directos o indirectos, secundarios, acumulativos y sinérgicos del proyecto sobre los siguientes factores: la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, el medio marino, el clima, el cambio climático, el paisaje, los bienes materiales, el patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores mencionados, durante las fases de ejecución y de abandono del proyecto.

Para que la valoración de los impactos sea lo más objetiva posible, se debería utilizar una metodología, como mínimo semicuantitativa, de tipo metodología de Conesa (2010) o Gómez Orea (2003) que usen los siguientes atributos de los impactos ambientales valorados numéricamente para asegurar la objetividad del estudio: signo, incidencia, persistencia, reversibilidad, extensión, efecto, recuperabilidad, periodicidad, momento, acumulación y sinergia. Asimismo, se deberían incorporar unos límites numéricos que permitan identificar cada impacto ambiental como compatible, moderado, severo o crítico.

De acuerdo con el artículo 35 de las Directrices CIEM 2021, en la redacción del EIA se deberán evaluar los impactos ambientales de la reubicación del material de dragado indicados en dicho artículo.

11. En la documentación facilitada se proponen ciertas medidas preventivas y mitigadoras de los potenciales impactos.



Respecto a las medidas preventivas sobre la calidad del aire, se presentan medidas referidas a un proyecto sobre tierra firme y no a una actuación de dragado y vertido del mismo. De igual manera, las medidas preventivas sobre las características del suelo/sedimento marino no son adecuadas para proteger el sedimento marino.

Se deben adecuar las medidas preventivas sobre la calidad del aire y sobre el sedimento marino a la naturaleza del proyecto de dragado.

Se proponen las siguientes nuevas medidas preventivas y correctoras para el proyecto de dragado y su posterior vertido al mar:

a) En el caso que los nuevos análisis de los sedimentos de la dársena comercial y del canal de acceso del Puerto de Alcúdia sean de categoría A, a partir del momento que se inicien las actuaciones previstas de dragado, no se podrá realizar otra actuación que pueda comprometer las características granulométricas y/o químicas de los sedimentos que determinan su categoría de dragado como A.

b) Respecto a las barreras antiturbidez:

b.1) Previamente a su colocación en el puerto comercial, se realizará una batida para hacer huir los peces que puedan verse en la zona de actuación; y se recolectará, en la medida de lo posible, la resta de macrofauna bentónica invertebrada presente en la zona de influencia del dragado para que pueda ser liberada fuera de dicha zona.

b.2) Se instalaren antes de las operaciones de dragado en el puerto comercial y antes del vertido del material dragado en el punto de vertido previsto, durante el periodo de tiempo que sea necesario, hasta el momento que haya desaparecido la posibilidad de generación de turbidez y el material esté totalmente sedimentado. Todos los elementos de las barreras que se utilicen deben estar en un estado adecuado de conservación para cumplir su función, estado que se revisará cada día visualmente.

b.3) En el puerto comercial, las barreras antiturbidez deberán tener la longitud suficiente para abarcar las zonas donde se realicen las operaciones de dragado. Asimismo, en el punto de vertido, las barreras antiturbidez deberán tener la longitud suficiente para limitar el aumento de la turbidez superficial producida por el vertido en mar abierto.

b.4) La profundidad de acción de las barreras antiturbidez deberán abarcar la totalidad de la profundidad desde el fondo hasta la superficie del agua para proteger las praderas de *Cymodocea nodosa* y *Caulerpa prolifera* que se encuentran muy próximas al puerto y como también las praderas de *Posidonia oceanica* que se encuentren más cercanas a la zona de actuación del dragado. En el punto de vertido, la profundidad de las barreras antiturbidez será la máxima

<https://vd.caib.es/1681462363523-605987612-6676145582156070553>



que se pueda disponer comercialmente para que el vertido sea conducido hacia las profundidades y no se disperse de manera superficial en el mar y la turbidez quede contenida.

b.5) Se deberán señalar para asegurar una navegabilidad segura allí donde estén ubicados.

c) Las operaciones de dragado y de vertido se suspenderán en situaciones meteorológicas adversas de oleaje, viento o corriente que puedan generar una mayor dispersión del sedimento.

d) Los residuos sólidos de origen antrópico que se encuentren mezclados en el material dragado se deberán separar previamente y gestionar adecuadamente para evitar su vertido al mar.

e) Para mantener las mejores cautelas posibles en relación a la afección de las praderas de fanerógamas (*Cymodocea nodosa* y *Posidonia oceanica*) durante la realización de las actuaciones proyectadas, se deberá realizar un estudio prospectivo de la cartografía bentónica (como ya se ha indicado en el punto 3 de las consideraciones técnicas), y un muestreo del estado de conservación de estas praderas (nivel de enterramiento y densidad de haces), la delimitación de las masas de arenas finas y la medida de su potencia. Este estudio se hará mediante transectos y estaciones fijas dentro del área de influencia del dragado, que se determinará teniendo en cuenta la dinámica litoral de la zona y la experiencia acumulada sobre la dimensión de la pluma de turbidez observada durante los dragados realizados en el puerto en años anteriores. Se geolocalizarán los límites de *Cymodocea nodosa* y de *Posidonia oceanica*, y de la arena, los puntos de muestreo y los transectos, con toma de imágenes y/o video, especialmente los transectos.

f) En todo momento, durante el transcurso del dragado habrá una persona encargada de vigilar si la pluma de turbidez del agua llega a los límites del LIC Bahías de Alcúdia y Pollença y de las praderas de fanerógamas. En caso de detectar una pluma de turbidez visual, se deberá tomar una muestra de agua para analizarla con un turbidímetro para verificar el aumento de turbidez. En caso de un aumento de turbidez significativo se deberá parar la operación de dragado hasta que desaparezca la pluma de turbidez y sedimente el material. Una vez sedimentado el material se podrá reiniciar la operación de dragado siempre y cuando se verifique que las barreras antiturbidez están en buen estado para realizar su función. En caso de que alguna esté en mal estado se deberá sustituir por otra nueva.

g) En el caso excepcional que el dragado afecte a una fracción de la pradera de *Cymodocea nodosa* y *Caulerpa prolifera*, ya que es la más próxima al puerto comercial, una vez finalizado el dragado se deberá restaurar no sólo la superficie afectada sino además, como mínimo un 50% más, como medida compensatoria.



Asimismo, se deberá restaurar la fracción de praderas de *Posidonia oceanica* más próximas que puedan verse afectadas por las actuaciones de dragado, no sólo la superficie afectada sino además, como mínimo un 50% más.

12. Se debería realizar un estudio bionómico más exhaustivo del fondo del punto de vertido.

13. En la documentación facilitada, se aportan 2 Planes de Vigilancia Ambiental (PVA), uno de la empresa IDOM y otro de la empresa Tecnoambiente.

En la redacción del EIA se deberá redactar un único PVA refundido. Asimismo, se deberán tener en cuenta todos los artículos del capítulo IX. Vigilancia Ambiental de las Directrices CIEM 2021 que sean de aplicación al proyecto.

Para la redacción del PVA se proponen las siguientes consideraciones a tener en cuenta:

- a) El PVA deberá abarcar tanto las operaciones de dragado como las operaciones de vertido.
- b) Se deberán de incluir indicadores claros y específicos para realizar un seguimiento objetivo de la efectividad de cada una de las medidas preventivas y correctoras de cada una de las fases del PVA.
- c) Para todas las medidas ambientales propuestas en el EIA deberá haber, en la medida de lo posible, unos límites numéricos que permitan controlar objetivamente los parámetros del seguimiento ambiental. También se deberán incluir las actuaciones que se aplicarán en el caso que las medidas ambientales propuestas no obtengan el resultado previsto.
- d) La periodicidad de los muestreos para controlar el grado de enterramiento de los haces de las praderas de fanerógamas existentes durante las operaciones de dragado deberán ser semanales.
- e) El estudio indicado en la consideración técnica núm. 11.e) se repetirá una vez finalizadas las actuaciones de dragado al cabo de un mes de que haya cesado la dispersión del sedimento en el puerto comercial y al cabo de un año natural desde la operación de dragado. Este estudio permitirá ver la evolución del posible grado de enterramiento de los haces de las praderas de fanerógamas existentes.
- f) En el puerto comercial, se deberá realizar y registrar el seguimiento del posible avance de la pluma de turbidez, del sedimento y de los límites de las praderas de fanerógamas en seguimiento, geolocalizándolos y tomando fotos subacuáticas.
- g) En la operación de dragado, se deberá considerar que el incremento de un 30% sobre el valor de referencia de la turbidez ya es suficiente para considerar que ha habido una variación significativa de la turbidez.



h) Se deberán incluir en el PVA los muestreos y registros indicados en las consideraciones técnicas núm. 11.e) y 11.f).

i) Una vez finalizados los trabajos de dragado y la dispersión de los materiales en el puerto comercial se elaborará un informe ambiental del dragado que recoja los resultados del seguimiento ambiental de las consideraciones técnicas núm. 11.e) y 11.f), al cual se deberán adjuntar los registros de las imágenes generadas del seguimiento y la información cartográfica, el grado de afección a las praderas de fanerógamas, una descripción de las actuaciones realizadas y medidas establecidas, con documentación gráfica suficiente.

j) A los dos meses de que se hayan finalizado los trabajos de vertido y el material vertido haya sedimentado se realizará una inspección visual remota con ROV de las profundidades del punto de vertido para comprobar en que estado se encuentra el acumulo de dragado en el fondo y si hay signos significativos de afección la biota epibentónica.

k) Los informes deberán ser públicos y recogerán la valoración de los resultados de los diferentes aspectos ambientales incluidos en el PVA y además el promotor deberá entregar copia de los informes del PVA elaborados de acuerdo con el artículo 51 de las Directrices CIEM 2021.

l) En caso de emergencia ambiental y una vez solucionada, el promotor deberá remitir a la autoridad competente un informe sobre la situación de emergencia ambiental y las medidas tomadas para su solución. Estos informes también se incorporarán de acuerdo con el artículo 52 de Directrices CIEM 2021.

Conclusiones

Para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 34.4 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, y de acuerdo con la documentación facilitada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se considera que en la elaboración del documento de alcance del estudio ambiental se deberán tener en cuenta las consideraciones técnicas anteriormente expuestas en el presente informe de contestación a la consulta sobre el alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20220723 "Dragado de seguridad de recuperación de calados en el canal de acceso y la dársena comercial del Puerto de Alcúdia".

La técnica de la CMAIB

V.ºB.º

La jefa del Servicio de Asesoramiento Ambiental

Marina Rodríguez Desclaux

Margalida Femenia Riutort

<https://vd.caib.es/1681462363523-605987612-6676145582156070553>





GOVERN
ILLES
BALEARS

DOCUMENT ELECTRÒNIC

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

1681462363523-605987612-6676145582156070553

ADREÇA DE VALIDACIÓ DEL DOCUMENT

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1681462363523-605987612-6676145582156070553>

INFORMACIÓ DELS SIGNANTS

Signant

MARINA RODRIGUEZ DESCLAUX

COMUNITAT AUTONOMA DE LES ILLES BALEARS

Data signatura: 14-Apr-2023 10:55:33 AM GMT+0200

"Data signatura" és la data que tenia l'ordinador del signant en el moment de la signatura

Signant

MARGARITA MARIANA FEMENIA RIUTORT

COMUNITAT AUTONOMA DE LES ILLES BALEARS

Data signatura: 14-Apr-2023 11:12:33 AM GMT+0200

"Data signatura" és la data que tenia l'ordinador del signant en el moment de la signatura

METADADES DEL DOCUMENT

Nom del document: 54C_2023_Consulta_alcance_EIA_proyecto_dragado_Puerto_de_Alc__dia.pdf

Data captura: 14-Apr-2023 11:13:00 AM GMT+0200

Les evidències que garanteixen l'autenticitat, integritat i conservació a llarg termini del document es troben al gestor documental de la CAIB

Pàgines: 18



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1681462363523-605987612-6676145582156070553>

CSV: 1681462363523-605987612-6676145582156070553