



2. RESPUESTAS A LAS ALEGACIONES.

En este apartado se responden las alegaciones realizadas por los distintos organismos

2.1. Dirección General de Salud Pública

2.1.1. Seguimiento de las indicaciones recogidas en el anexo V (Medidas Preventivas y uso de las Mejores Prácticas Ambientales) de las directrices para la caracterización de material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre.

Las indicaciones recogidas en el anexo V de las DCMD, 2015, se han tenido en cuenta en el diseño de la solución técnica, así como en el establecimiento de las medidas preventivas, todo ello adaptándose a las características propias de las obras.

Todo ello tiene reflejo a lo largo del EIA en sus diferentes apartados, y más concretamente resumidas en el epígrafe 17, de medidas preventivas, correctoras y protectoras, destacando entre ellas:

- Colocación de barreras antiturbidez.
- Seguimiento en continuo de la turbidez generada en la obra de dragado, con el fin de minimizar la repercusión al medio.
- Control de la calidad de las aguas, para evitar que se pueda afectar a los bancos marisqueros y a la calidad de las playas.
- Identificación de los recursos pesqueros marisqueros en la zona.
- Análisis arqueológico previo.....

2.1.2. Estudio de dispersión de sedimentos en la zona de dragado.

En el artículo 6.2 de las DCMD, 2015, dice que será preceptivo realizar un estudio de transporte y dispersión cuando el volumen de sedimento a dragar sea superior a 100.000 m³.

En el puerto de Laxe el volumen total a extraer se estima en unos 56.465 m³, de los cuales 49.282 m³ corresponden al material rocoso y 7.183 m³ a sedimentario, por lo que no se consideró necesario. Además como medida preventiva se propusieron las barreras antiturbidez y los controles en continuo de la turbidez para tener controlada la calidad del agua en la zona de dragado y el entorno de la misma.



2.1.3. Medidas de prevención y seguridad a tomar durante la realización de voladuras.

La contrata adjudicataria de los trabajos, deberá realizar un proyecto de voladuras que debe ser aprobado por el organismo correspondiente antes del inicio de los trabajos.

El proyecto de voladuras y el plan de seguridad y salud para la ejecución de las obras definirán los riesgos para los trabajadores, las estructuras cercanas los terceros afectados; y las medidas de prevención y seguridad a adoptar al respecto.

2.1.4. Valoración del nivel de presión sonora durante la fase de dragado, en referencia a la legislación vigente, en relación a la distancia a zonas habitadas próximas.

2.1.4.1. Valores de referencia

En base a lo señalado por el art. 14.1 del RD 1367/2007, los valores de referencia a considerar, en cuanto a la determinación del grado de cumplimiento de los objetivos de calidad acústica, son los señalados por la Tabla A del Anexo II del RD 1367/2007:

RD 1367/2007. ANEXO II Objetivos de calidad acústica.				
Tabla A. Objetivos de calidad acústica para ruido, aplicables a áreas urbanizadas existentes.				
Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		Ld	Le	Ln
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55

En referencia a valores límite de inmisión, aplicables a nuevas infraestructuras portuarias y a nuevas actividades, los valores de referencia serían los señalados en la Tabla B1 del Anexo III del citado Decreto:



**RD 1367/2007. ANEXO III Emisores acústicos. Valores límite de inmisión.
Tabla B1. Valores límite de inmisión aplicables a infraestructuras portuarias y actividades.**

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		Ld	Le	Ln
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	55	55	45

2.1.4.2. Definición del tipo de actividad

Actuaciones de Dragado del Puerto de Laxe.

2.1.4.3. Horario previsto

El horario de trabajo en el marco de las obras está previsto que abarque desde las 09:00 horas a las 19:00 horas durante los días laborables.

2.1.4.4. Niveles sonoros de emisión: identificación de fuentes sonoras

Las fuentes de emisión sonora de transmisión aérea a considerar se corresponden con la maquinaria (draga) a emplear en el proceso de dragado previsto, cuyos datos base se exponen en la tabla siguiente, obtenidos de las especificaciones técnicas de equipos equivalentes a los que se plantea emplear, de los que se han tomado los casos más desfavorables:

Equipo	Nivel de Emisión a 0,00 m
Draga (Cubierta)	80 dB(A)
Embarcaciones Auxiliares	67 dB(A)
Perforadoras	63 dB(A)
Voladuras (Aéreo)	95 dB(A)

2.1.4.5. Cálculo de la composición de niveles sonoros por fases de obra

La fórmula empleada para el cálculo del nivel sonoro conjunto, es decir, el que emitirán el conjunto de elementos implicados en el dragado, considerando el supuesto teórico de que todas funcionaran a la vez y emitiendo el máximo de ruido posible, responde a lo siguiente:



$$L = 10 \cdot \log \Sigma 10^{(li/10)} \quad \text{ó} \quad L = 10 \cdot \log [\Sigma \text{antilog } li/10]$$

Donde “L” es el sumatorio de las emisiones acústicas del conjunto de la maquinaria implicada por fase y “li”, es la emisión sonora máxima estimada de cada una de las máquinas implicadas por fase de obra.

En cuanto al cálculo del nivel sonoro conjunto, éste se ha realizado en las condiciones más desfavorables, es decir, considerando al conjunto de la maquinaria funcionando al mismo tiempo. En base a ello, se determina como nivel sonoro conjunto

($L = 10 \cdot \log [\Sigma \text{antilog } li/10]$) el valor de **95,10 dB(A)**.

2.1.4.6. Cálculo de la atenuación acústica en el aire

Las fórmulas de cálculo empleadas se basan en trabajos previos sobre el tema, que se traducen en expresiones como la siguiente: $L_p = L_w - 20 \cdot \log r + 11$; donde:

- L_p es el ruido a una distancia r de la fuente puntual.
- L_w es el ruido de la fuente puntual.

No obstante dicha formulación general se ha desarrollado en una serie de expresiones experimentales, adaptadas en función de su aplicación práctica en casos diversos, que realizan un cálculo sucesivo de la atenuación por tramos progresivos de la distancia existente, entre la fuente y el receptor, según se indica:

- Para distancias entre 0 – 7 metros: $\gamma(\text{ dB }) = R_i - 2,55 \cdot X(\text{ m });$
- Para distancias entre 7 – 15 metros: $\gamma(\text{ dB }) = R(7 \text{ m}) - 0,75 \cdot X(\text{ m });$
- Para distancias mayores de 15 m: $\gamma(\text{ dB }) = R(15 \text{ m}) - 0,23 \cdot X(\text{ m });$

donde “X” es la distancia en metros desde el origen de la fuente y “Ri” es el nivel de ruido en dB(A) a 0 m de la fuente, a 7 m y a 15 metros de la fuente; obteniéndose los siguientes datos respecto del sonido percibido según la distancia al foco emisor:



γ (dB) a	7	m =	77,15	dB(A).
γ (dB) a	15	m =	66,00	dB(A).
γ (dB) a	50	m =	54,50	dB(A).
γ (dB) a	75	m =	48,75	dB(A).
γ (dB) a	100	m =	43,00	dB(A).
γ (dB) a	125	m =	39,55	dB(A).
γ (dB) a	150	m =	37,25	dB(A).
γ (dB) a	200	m =	31,50	dB(A).
γ (dB) a	250	m =	20,00	dB(A).

Al aplicar las fórmulas, se obtiene que a una distancia mayor de 50 m del foco emisor, el ruido percibido es inferior a 55 dB(A).

Por otra parte, las distancias existentes desde los diferentes ámbitos de la zona de dragado con respecto a las edificaciones más próximas (ver plano adjunto), oscilan entre los 50 m y los 250 m.

2.1.4.7. Evaluación de resultados: fase de obra

- Considerando que la distancia mínima entre fuente y receptor se sitúa en unos 50 m y que el nivel acústico estimado a esa distancia se cifra en 54,40 dB(A).
- Considerando que para los horarios diurno y vespertino, los niveles de referencia en cuanto a objetivos de calidad se cifran en no superar los 65 dB(A).
- Considerando que para los horarios diurno y vespertino, los niveles de referencia en cuanto a niveles de inmisión se cifran en no superar los 55 dB(A).
- Puede concluirse que la incidencia acústica de las obras de referencia se ajustaría, en cualquier caso, a las normativas aplicables según se han descrito anteriormente.

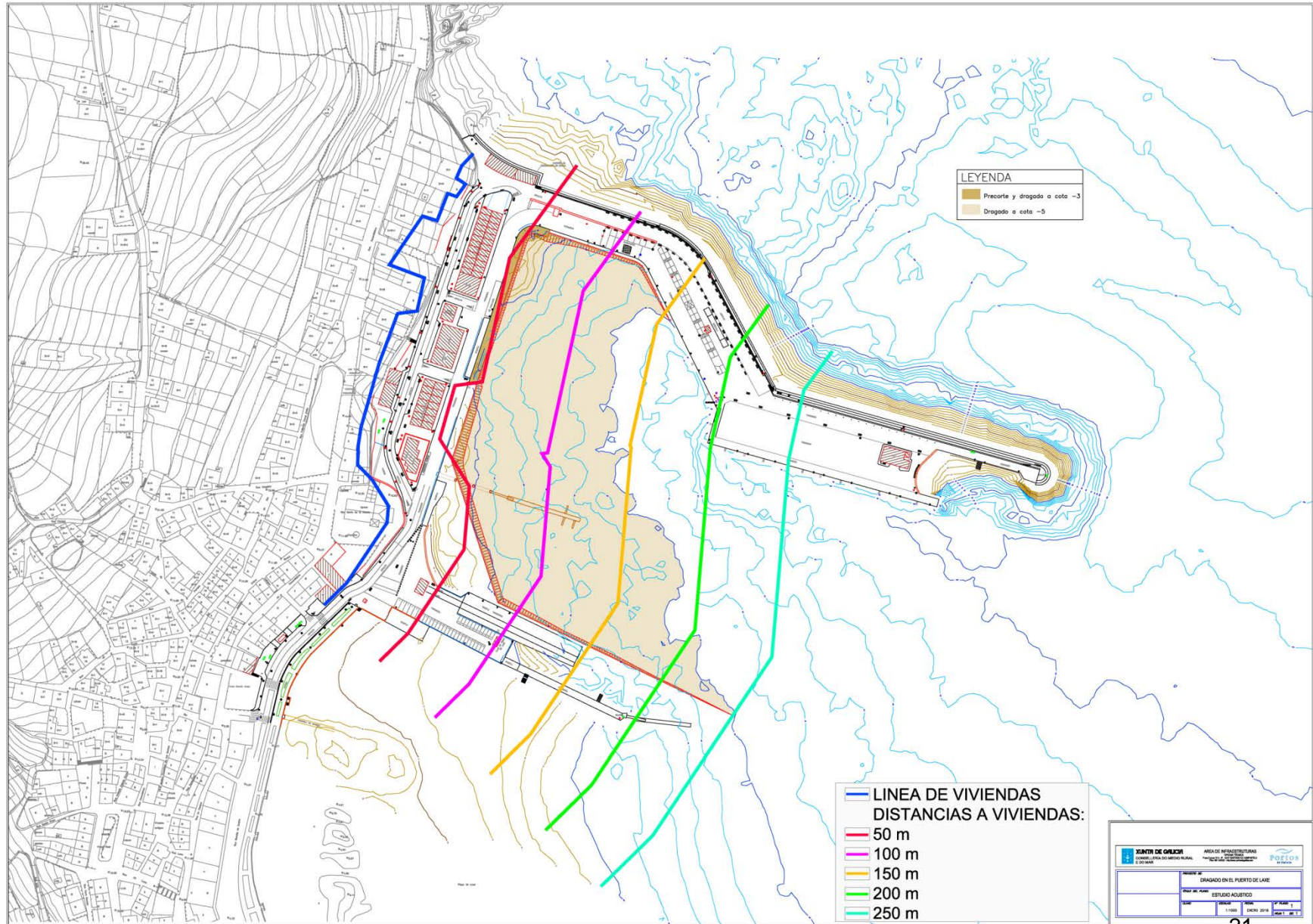
Añadir el hecho de que todas y cada una de las actividades generadoras de ruido consideradas tienen una temporalidad clara, que no irá más allá del proceso de obra, por lo que sus efectos sobre el entorno desaparecerán una vez concluyan las mismas.



Además, tampoco se tratará de un ruido continuo, pues los cálculos se han realizado en el supuesto teórico de que el proceso de dragado sea constante, con todos los elementos funcionando al tiempo y generando el máximo ruido teórico; sin considerar que las obras implican su ejecución en diferentes fases y procesos, ni desplazamientos hacia las zonas de vertido, por lo que en circunstancias normales de obra, las emisiones sonoras derivadas de las operaciones de dragado serán incluso menores a las estimadas anteriormente. Dado que especialmente las fases de voladura no coincidirán con la de otros trabajos precisamente por motivos de seguridad.

Por tanto, en base a que se estima que los límites legales antes indicados sólo se alcanzarán a las distancias señaladas y que este proceso tiene una clara temporalidad adscribible a la estricta fase de obra, **no se considera preciso el establecimiento de medidas correctoras de carácter específico**. Pese a ello se propondrá un cronograma de ejecución de obra en el que se realicen las mínimas operaciones posibles de manera simultánea.

Sin embargo, si se considera necesario realizar seguimiento durante la fase de obras únicamente para comprobar el ajuste de las estimas realizadas y en acuerdo a lo señalado en el Programa de Vigilancia Ambiental





2.1.5. Existencia o no de aguas residuales sanitarias durante la fase de obra y su gestión.

La gestión de las aguas residuales que se puedan producir se realizará a través de la red de saneamiento existente en el puerto. En todo caso el estudio de seguridad y salud en el trabajo, así como el plan de seguridad definirán las instalaciones de los trabajadores y su gestión.

2.1.6. Sistemas de abastecimiento de aguas de consumo, en el caso de existir aseos o vestuarios para el personal y/o similares, en cumplimiento de las normativas al respecto recogidas en el informe.

El abastecimiento de aguas de consumo se realizará a través de la red de abastecimiento municipal que da servicio al propio puerto.

2.1.7. Técnicas de gestión o medidas preventivas para asegurar el cumplimiento de los límites establecidos en la calidad de las aguas, en los términos indicados en el informe.

2.1.7.1. Zona de dragado:

Se propone la colocación de una boya en la parte externa de la dársena portuaria y otra en el entorno de la zona de vertido, con medición en continuo. Los datos así obtenidos son enviados vía GPRS, sobre web, en tiempo real.

Los parámetros que mide la boya serían: temperatura, conductividad, salinidad, oxígeno y turbidez, siendo este último parámetro el que puede presentar una mayor afección sobre las poblaciones existentes en la zona.

Con los datos en continuo de turbidez se calculan también los sólidos en suspensión, garantizando que no se supere el 30% del valor normal sin obras (Real Decreto 345/1993, 5 marzo, de calidad de aguas para cría de moluscos bivalvos y otros invertebrados marinos).

En el caso de que se registrase un incremento de turbidez y sólidos en suspensión en el medio, que pudiera afectar a los recursos marisqueros y a la playa de Laxe, se tomarían las medidas de protección necesarias con el fin de subsanar dicho impacto. Para ello una vez se supere el 25% del valor normal de sólidos en suspensión en la zona se reducirá la actividad de la draga a la mitad y si los valores de sólidos siguen aumentando antes de alcanzar el 30%



se paralizarían las obras hasta la recuperación del estado normal. En el caso que se registrasen valores anómalos se mantendría la monitorización de la calidad del agua durante un período temporal post-obra.

Es muy importante colocar la monitorización (boya) de la calidad del agua en continuo al menos 1 mes antes del inicio de las obras, lo que permitirá hacer estudios comparativos con la situación preoperacional y definir por tanto la evolución del medio. Con todo ello se irá tomando, en el caso que sea necesario, las medidas convenientes que minimicen la alteración o favorezcan la recuperación de la zona afectada.

En la zona de dragado además se realizará un control del agua en base a que se cumplan las normativas vigentes en materia de calidad de aguas de baño y calidad de aguas para el cultivo de moluscos y otros invertebrados marinos. Se propone mantener la estación de muestreo utilizada en el EIA, realizándose todos los parámetros requeridos en ambas normativas. Muestreo preoperacional y muestreos mensuales durante la fase de dragado.

Analítica de la calidad de aguas de baño:

- Enterococos
- E. coli

Analítica en aguas de cultivo de moluscos:

- En aguas: pH, T^a, conductividad, oxígeno disuelto (medición en continuo), Hidrocarburos visuales, coloración y sólidos en suspensión.
- Enterococos, E. coli, Coliformes fecales

2.1.7.2. Zona de vertido

En ella, también se propone control del agua en base a que se cumplan las normativas vigentes. Se propone 1 estación, realizando el análisis de todos los parámetros requeridos: Un muestreo preoperacional, muestreos mensuales, durante la fase de obra y una vez finalizada se hará un muestreo a los 15 días, con el objetivo de llevar a cabo un estudio comparativo que permita analizar las variaciones que pudieran presentarse y, en su caso, tomar las medidas necesarias que eviten una afectación sobre las zonas de protección ambiental.

Los parámetros a analizar son: Nitratos, Nitritos, Amonio, fosfatos, sólidos en suspensión, oxidabilidad, clorofila, metales pesados (As, Cd, Cu, Cr, Hg, Ni, Pb, Zn).



Si los valores obtenidos superan los permitidos por la legislación vigente, se paralizarían las obras, hasta que se volviesen a alcanzar valores aptos para la zona.

- Plan de actuación en caso de **fallo del sistema de monitorización en continuo** durante los trabajos de dragado.

El Plan de Vigilancia Ambiental contempla disponer de un sistema de monitorización en continuo de la calidad del agua en las zonas afectadas por los trabajos de dragado y vertido. Dicho sistema transmite valores cada hora a un servidor y pueden ser consultados on-line. La gestión de dicho sistema contempla lo siguiente:

- El sistema es monitorizado diariamente para la comprobación de su correcto funcionamiento (medición de parámetros, transmisión de datos, estado del sistema de alimentación-baterías).

- Se dispondrá en todo momento de una boya de monitorización completa de sustitución en el stock de almacén.

- Si se detectan anomalías en cualquiera de los componentes de funcionamiento (datos anómalos o incoherentes, falta de datos transmitidos, estado de las baterías crítico) se seguirá el siguiente protocolo de actuación:

1. Se informará de la incidencia inmediatamente a “autoridad ambiental competente y empresa adjudicataria del dragado”, así como de los trabajos que se realizarán para restituir el servicio, y de las recomendaciones derivadas de seguir el punto 3 del protocolo de actuación.

2. se iniciará la planificación para la sustitución completa de la boya o reposición de los componentes que fallen, según el caso, en un plazo no superior a 48 horas (siempre que las condiciones marítimas lo permitan).

3. Se analizarán los valores que estaba transmitiendo en las horas previas al fallo. Si los valores presentan una variación inferior al 10% (respecto a los valores normales obtenidos en la zona), se mantendrán los trabajos de dragado. Si dichos valores son superiores, se notificará la necesaria paralización del dragado hasta la restitución del servicio.

4. Se notificará a la “autoridad ambiental competente y a la empresa adjudicataria del dragado” la restitución del servicio.



2.1.8. Cumplimiento de las disposiciones establecidas en el capítulo VIII de las Directrices de dragado.

El expediente se encuentra en fase de evaluación de impacto ambiental, que forma parte del procedimiento establecido para la obtención de los permisos y autorizaciones necesarias.

2.1.9. Inventario de los posibles residuos generados en la fase de obra y en operaciones de mantenimiento, medidas de gestión, zona de almacenamiento y condiciones de seguridad.

Los posibles residuos generados en la fase de obra serían:

- Residuos sólidos urbanos.
- Residuos sanitarios
- Residuos peligrosos, de la maquinaria empleada en la obra.

2.1.9.1. Gestión de residuos sólidos urbanos.

2.1.9.1.1. Aspectos a verificar

2.1.9.1.1.1. Equipamiento

Se verificará que en todas aquellas zonas, en las que se prevé la generación de éste tipo de residuos, especialmente, en el ámbito de ubicación de las casetas de obra, se dispone de recipientes adecuados y convenientemente identificados, para el depósito temporal de este tipo de residuos.

2.1.9.1.1.2. Gestión

Se verificará que el personal asociado a las obras conozca la existencia de los equipamientos referidos y está informado de la necesidad y procedimientos para su correcta utilización.

Por otra parte, se verificará que la Jefatura de Obra ha articulado el sistema de retirada periódica de éste tipo de residuos.

Además se verificará que la gestión que se realiza cumpla todos los condicionantes ambientales adscritos al proyecto y no se generan impactos



adicionales o situaciones de riesgo que favorezcan o faciliten la generación de dichos impactos.

2.1.9.1.1.3. Desmantelamiento

Una vez agotada la vida útil de los equipamientos, se verificará que se procede a su desmantelamiento y se restituyen los espacios ocupados a sus condiciones preoperacionales.

2.1.9.1.2. Indicadores y umbrales

- No se considerará admisible la utilización del método de quema para la eliminación de residuos.
- No se considerará admisible la inexistencia de los referidos contenedores, ni su ubicación en localizaciones diferentes de las previstas: ámbito de las instalaciones auxiliares y zonas donde se desarrollen operaciones de obra en cada momento.
- No se considerará admisible una periodicidad de retirada de estos residuos que implique el rebosamiento habitual de los contenedores destinados a su almacenamiento temporal.
- No se considerará admisible el depósito de RSU y similares fuera de las zonas designadas para ello.

2.1.9.1.3. Medidas de prevención y corrección

- En el caso de que se observara la inexistencia de dichos contenedores, se informará inmediatamente a la Dirección de Obra y a la empresa constructora para que en el plazo de 24 horas subsane las carencias detectadas. Se verificará “in situ” que se han tomado las medidas prescritas en el plazo de 24 horas desde la señalización de la incidencia.
- En el caso de que se observara una periodicidad de recogida de los residuos insuficiente, se informará inmediatamente a la Dirección de Obra y a la empresa constructora para que en el plazo de 72 horas establezca las comunicaciones oportunas con el gestor de los residuos y subsane las carencias detectadas. Se verificará “in situ” que se han tomado las medidas prescritas en el plazo de 96 horas desde la señalización de la incidencia.



- En el caso de que se observaran depósitos de RSU y similares fuera de las zonas designadas para ello, se informará inmediatamente a la Dirección de Obra y a la empresa constructora para que en el plazo de 24 horas proceda a la limpieza de las zonas afectadas y al traslado de todos los residuos a los contenedores instalados en la zona de obras al efecto. Se verificará “in situ” que se han tomado las medidas prescritas en el plazo de 48 horas desde la señalización de la incidencia.

2.1.9.2. Gestión de residuos sanitarios

2.1.9.2.1. Aspectos a verificar

Los residuos de Clase II se gestionarán como residuos sólidos urbanos, siendo el procedimiento de seguimiento idéntico al indicado en el punto anterior, con la siguiente salvedad:

Se comprobará que se almacenan, de forma previa a su traslado hacia los puntos de recogida que indiquen los servicios municipales o a la recogida por parte de éstos, en envases con las siguientes características:

- Opacos, impermeables y resistentes a la humedad.
- Con resistencia adecuada a carga estática.
- No serán fabricados en PVC por generar emisiones tóxicas por combustión.
- Su volumen no será superior a 70 litros y su color será verde.

Con respecto a los de Clase III, los aspectos a verificar hacen referencia a las siguientes cuestiones:

- Se verificará que se ha contratado a una empresa especializada y autorizada para su gestión.
- Se verificará que dicho gestor hace entrega al Responsable del Seguimiento de los preceptivos certificados de aceptación de residuos y demás documentación requerida por la normativa



reguladora de la gestión de estos residuos, así como de que los retira con la periodicidad preestablecida en el contrato.

2.1.9.2.2. **Indicadores y umbrales**

- No se considerará admisible la utilización del método de quema para la eliminación de residuos.
- No se considerará admisible la inexistencia de los referidos contenedores, ni su ubicación en localizaciones diferentes de las previstas: ámbito de las instalaciones auxiliares y zonas donde se desarrollen operaciones de obra en cada momento.
- No se considerará admisible una periodicidad de retirada de estos residuos que implique el rebosamiento habitual de los contenedores destinados a su almacenamiento temporal.
- No se considerará admisible el depósito de residuos sanitarios fuera de las zonas designadas para ello.
- En el caso de los residuos de clase III, no se considerará admisible la ausencia de documentación acreditativa de la gestión realizada, tanto por parte de la empresa constructora, como del gestor específico.

2.1.9.2.3. **Medidas de prevención y corrección**

- En el caso de que se observara la inexistencia de dichos contenedores, se informará inmediatamente a la Dirección de Obra y a la empresa constructora para que en el plazo de 24 horas subsane las carencias detectadas. Se verificará “in situ” que se han tomado las medidas prescritas en el plazo de 24 horas desde la señalización de la incidencia.
- En el caso de que se observara una periodicidad de recogida de los residuos insuficiente, se informará inmediatamente a la Dirección de Obra y a la empresa constructora para que en el plazo de 72 horas establezca las comunicaciones oportunas con el gestor de los residuos y subsane las carencias detectadas. Se verificará “in situ” que se han tomado las medidas prescritas en el plazo de 96 horas desde la señalización de la incidencia.



- En el caso de que se constate la ausencia o falta de toda o parte de la documentación acreditativa de la gestión realizada al respecto de los residuos de clase III, tanto por parte de la empresa constructora, como del gestor específico; se informará inmediatamente a la Dirección de Obra y a la empresa constructora para que en el plazo de 48 horas establezca las comunicaciones oportunas con el gestor de los residuos y subsane las carencias detectadas. Se verificará “in situ” que se han tomado las medidas prescritas en el plazo de 48 horas desde la señalización de la incidencia.
- En el caso de que se observaran depósitos de residuos sanitarios fuera de las zonas designadas para ello, se informará inmediatamente a la Dirección de Obra y a la empresa constructora para que en el plazo de 24 horas proceda a la limpieza de las zonas afectadas y al traslado de todos los residuos a los contenedores instalados en la zona de obras al efecto. Se verificará “in situ” que se han tomado las medidas prescritas en el plazo de 48 horas desde la señalización de la incidencia.

2.1.9.3. Gestión de residuos peligrosos

2.1.9.3.1. Aspectos a verificar

- Se verificará que no se efectúan reparaciones y/o tareas de manipulación de la maquinaria o de cualquier otro elemento de obra o auxiliar que implique un elevado riesgo de vertido de estas sustancias en el ámbito de las obras.
- Se verificará que se gestionan conforme a su naturaleza de Residuos Peligrosos y en acuerdo con la normativa reguladora a ese respecto.
- Se verificará que se ha establecido, al nivel de los Parques de Maquinaria y cualquier otra zona de obra en que sea previsible la generación de éstos residuos, un espacio de seguridad, dotado de los equipamientos necesarios, donde se realizan las operaciones de riesgo y se almacenan éstos residuos. También se verificará que se almacenan en envases específicos de las siguientes características:



- Se almacenarán en envases rígidos o semirrígidos.
 - Opacos, impermeables y con resistencia a la humedad.
 - De libre sustentación y con resistencia adecuada a la carga estática y a la perforación interna o externa.
 - Providos de un cierre hermético, los envases semirrígidos no sobrepasarán un volumen de 70 litros.
 - No generarán emisiones tóxicas por combustión.
 - Señalizados con un texto y un pictograma asociado, adecuados al tipo de residuo.
- Se verificará que en dicho espacio se disponen contenedores adecuados para el almacenamiento temporal de los residuos y que se procede a la gestión de éstos tal y como se señala en la normativa vigente a ese respecto.
 - Asimismo, se verificará que la empresa constructora o los subcontratistas que generen RP's están dados de alta como productores de RP's.
 - Se verificará también que todos los productores de RP's cuentan con una empresa especializada y autorizada para su gestión.
 - Se verificará que los gestores de residuos hacen entrega al técnico de seguimiento de los certificados de aceptación de los residuos y de toda la documentación requerida por la normativa reguladora de la gestión de este tipo de residuos, así como de que se cumple la retirada en la periodicidad establecida.

2.1.9.3.2. Indicadores y umbrales

- No se considerará admisible la utilización del método de quema para la eliminación de este tipo de residuos.
- No se considerará admisible la realización de tareas de reparación y manipulación de la maquinaria o de cualquier otro elemento de obra o



auxiliar, salvo casos excepcionales de fuerza mayor, que implique un elevado riesgo de vertido de estas sustancias en el ámbito de las obras.

- No se considerará admisible que en los Parques de Maquinaria y cualquier otra zona de obra en que sea previsible la generación de estos residuos, no se tenga definido un espacio de seguridad, el cual debe de estar dotado con los equipamientos necesarios, donde se realizan las operaciones de riesgo y se almacenan los residuos.
- No se considerará admisible la inexistencia de los referidos contenedores ni su ubicación o carácter diferente del establecido.
- No se considerará admisible una periodicidad de retirada de estos residuos, la cual implique el rebosamiento habitual de los contenedores destinados a su almacenamiento temporal.
- No se considerará admisible la ausencia de documentación acreditativa de la gestión realizada, tanto por parte de la empresa constructora, como del o de los Gestores específicos.
- No se considerará admisible el depósito de RP,s fuera de las zonas designadas para ello.

2.1.9.3.3. Medidas de prevención y corrección

- En el caso de que se observara la inexistencia de dichos contenedores, se informará inmediatamente a la Dirección de Obra y a la empresa constructora para que en el plazo de 24 horas se subsane las carencias detectadas o justifique el cambio de ubicación de las mismas. Se verificará “in situ” que se han tomado las medidas prescritas en el plazo de 24 horas desde la señalización de la incidencia.
- En el caso de que se observara una periodicidad de recogida de los residuos insuficiente, se informará inmediatamente a la empresa constructora para que en el plazo de 48 horas establezca las comunicaciones oportunas con los Gestores Específicos y subsane las carencias detectadas. Se verificará “in situ” que se han tomado las medidas prescritas en el plazo de 72 horas desde la señalización de la incidencia.



- En el caso de que se constate la ausencia o falta de toda o parte de la documentación acreditativa de la gestión realizada al respecto de estos residuos, tanto por parte de la empresa constructora, como del o de los Gestores Específicos; se informará inmediatamente a la empresa constructora para que en el plazo de 48 horas establezca las comunicaciones oportunas con el o los Gestores Específicos de los RP's y subsane las carencias detectadas. Se verificará "in situ" que se han tomado las medidas prescritas en el plazo de 48 horas desde la señalización de la incidencia.
- En el caso de que se observaran depósitos de RP,s fuera de las zonas designadas para ello, se informará inmediatamente a la empresa constructora para que en el plazo de 24 horas proceda a la limpieza de las zonas afectadas y al traslado de todos los residuos a los contenedores instalados en la zona de obras al efecto. Se verificará "in situ" que se han tomado las medidas prescritas en el plazo de 48 horas desde la señalización de la incidencia.

2.1.10. Cumplimiento de las normativas sectoriales de puertos.

Al tratarse de una obra promovida por la propia autoridad portuaria, será la dirección de obra y la policía portuaria la responsable de supervisar el cumplimiento de dicha normativa.

2.1.11. Las actuaciones que puedan afectar a las playas, deberán realizarse fuera de la temporada de baño.

Dada la naturaleza de las obras y los condicionantes de clima marítimo a los que está sometida, las operaciones principales de las obras deben llevarse a cabo entre la primavera y el otoño, por lo que no es posible evitar la temporada de baño.

Precisamente por ese motivo se han establecido las medidas preventivas y de control ambiental necesarias para asegurar la calidad de las aguas de baño durante la ejecución de los trabajos.



2.1.12. Evaluación por el organismo competente, de la exención de caracterización de determinados compuestos químicos, en los sedimentos dragados, en los términos que indica el informe.

En base a los resultados obtenidos en la caracterización preliminar de las muestras, sólo en la muestra S-2 se supera la concentración del 2% de COT, por lo que sólo a esa muestra habría que realizarle la caracterización química.

Por lo tanto a esa muestra se le realiza la caracterización química completa y además al resto se le hace la caracterización química básica, estando todas exentas de contaminación.

Además la muestra analizada completamente (S-2) tampoco demuestra contaminación por TPH, HPAs o TBTs, por lo que se puede deducir que tampoco hay una contaminación significativa por estos compuestos.

Basándose en la información local de las fuentes de contaminación (puntuales o difusas) o aportes históricos conocidos, en relación a los compuestos mencionados en el artículo 17.3, no constan fuentes de contaminación conocidas que hagan necesario abordar el análisis de otros compuestos.



2.2. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Demarcación de Costas de Galicia.

2.2.1. Se intentará preservar en la medida de lo posible parte del sustrato rocoso con presencia de las algas marinas *Himanthalia elongata* y *Saccorhiza polyschides*, especies en regresión en la demarcación noratlántica y que encuentran en las rías altas uno de sus últimos refugios en su área de distribución en las costas españolas.

Himanthalia elongata es un alga parda constituida por una parte basal, disco, del que parten los talos en forma de cintas (llamados correas) divididos dicotómicamente y son los portadores de los órganos reproductores (conceptáculos masculinos y femeninos) pueden alcanzar 3m de longitud. El crecimiento comienza en otoño con unas vesículas que pasan a formar el disco y en invierno empiezan a desarrollarse los talos, los cuales culminan su crecimiento en primavera-verano, en esta época se van formando las estructuras reproductoras y una vez maduras los gametos son liberados al mar fecundándose y fijándose a un nuevo sustrato. Después de este período los talos se desprenden en otoño – invierno, con los temporales.

Habita la zona intermareal inferior e infralitoral superior formando un horizonte bien definido en costas semiexpuestas y en menor medida en costas expuestas.

Se trata de un alga comercial y en Galicia se recoge siguiendo los planes de explotación que marca la legislación (Consellería del mar).

Referente a su distribución es una especie endémica de las costas atlánticas europeas: desde Noruega e islas Féroé, hasta las islas británicas, canal de la Mancha, mar cantábrico y costas atlánticas gallegas y Portugal.

Desde hace unas décadas se está denotando una disminución en su abundancia tanto en el litoral cantábrico como en el de Portugal

En el puerto de Laxe se encuentra en la zona intermareal del margen NW, no llegando a constituir poblamientos densos y amplios (ver plano adjunto en el Anexo II).



Himanthalia elongata

Saccorhiza polyschides es un alga parda que puede alcanzar los 3 m de longitud, se fija al sustrato mediante un bulbo del que parte el talo aplanado, con expansiones laterales onduladas en su base. El talo se ensancha en una lámina dividida, en forma de abanico.

Es una especie anual apareciendo de marzo a noviembre en la intermareal inferior e infralitoral superior de costas semiexpuestas a protegidas formando extensos bosques. En invierno se desprende con los temporales.

Se distribuye por el Noroeste Atlántico, desde Noruega hasta Marruecos y Mediterráneo. Actualmente se está denotando una disminución en la densidad de esta alga.



Saccorhiza polyschides

En el puerto de Laxe tiene una amplia distribución exceptuando la zona Norte (ver plano adjunto en el Anexo II).

Obra de dragado

Dada la zona prevista de dragado en el interior del recinto portuario no es posible preservar estas poblaciones algares. No obstante la continuidad del sustrato rocoso después de la obra permitirá nuevamente la colonización tanto de *Himanthalia elongata*, como de *Saccorhiza polyschides*.



2.2.2. Afecciones sobre las poblaciones de cormorán moñudo por las obras de dragado del puerto de Laxe.

Se ha elaborado un estudio para conocer la presencia y posible afección a las poblaciones de *Phalacrocorax aristotelis*. En el mismo, se pone de manifiesto la presencia de varias parejas en el entorno, pero las zonas donde se ubican las mismas no se verán afectadas por la incidencia acústica de las obras. No obstante se redacta un plan de medidas de prevención, control y seguimiento para la protección de las poblaciones de *Phalacrocorax aristotelis* en la Ensenada de Laxe, específicamente relacionadas con su ciclo productivo, las actuaciones que se reflejan abarcarán el período comprendido entre los meses de enero a junio; ambos incluidos.

2.3. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Demarcación de Costas de Galicia. Informe complementario.

2.3.1. Se estima que los meses con menos afecciones para las aves de las colonias y las aves migratorias serían entre julio y septiembre.

En relación a la **incidencia acústica de transmisión aérea**, el pasado 19/07/2017 se aportó a la DGSCM un estudio referente a las colonias y uso del entorno de la obra por parte del cormorán moñudo; única especie a la que se refería el informe de la DGSCM de 11/01/2018.

Dicho estudio concluía en relación a la posible incidencia de las operaciones de dragado previstas, lo siguiente:

1. La incidencia acústica aérea de las obras en todas las áreas del entorno de la misma donde la especie está presente, se ajustaría tanto a la normativa aplicable, como a sus requerimientos cara al normal desarrollo de las actividades propias de su ciclo biológico; por lo que no es previsible que se produzca incidencia alguna sobre la misma a consecuencia del desarrollo de las obras, tal y como están planteadas; pues:
 - En ningún caso el nivel acústico esperado alcanza siquiera los niveles de ruido de fondo.
 - La actuación es temporal, por lo que sus efectos sobre el entorno desaparecerán una vez concluyan las operaciones.



- No se trata de un ruido continuo, por lo que en circunstancias normales de obra, las emisiones sonoras derivadas de las operaciones de dragado serán menores a las estimadas.
2. Por todo ello, no se considera preciso el establecimiento de medidas correctoras de carácter específico.
 3. Sin embargo, si se ha establecido un protocolo de seguimiento, que garantiza ausencia de afecciones.

Dichas conclusiones son igualmente aplicables al caso de las especies ahora mencionadas en este último informe (arao común y gaviota tridáctila); pues tienen características similares al cormorán moñudo en cuanto al uso del espacio litoral.

No obstante, señalar que según el último censo oficial disponible, las colonias de cría de ambas especies más próximas se sitúan en las islas Sisargas (20 Km al NE de Laxe) y Cabo Vilano (19 Km al SW).

En relación a la **incidencia de la turbidez en la ZEPA**, decir que se trata de un material con escaso porcentaje de finos, de los cuales sólo un 3% se mantiene en la columna de agua al cabo de 2 horas de la realización del vertido. Por lo tanto, en el peor de los casos, la mancha prevista supondría la ocupación temporal de un 0,00031% del total de la superficie de la ZEPA, el cual se revertería casi por completo en 2 horas.

2.3.2. Las operaciones que generen ruido submarino superior al de dragado convencional de material sedimentario deberán restringirse a los meses entre julio y septiembre.

En lo que se refiere al **ruido subacuático asociado al dragado no convencional empleando voladuras**, de lo señalado por el citado informe de 17/07/2018, cabe inferir que se plantea como medida preventiva ante la posible incidencia sobre las colonias de cría y aves migratorias, de la transmisión del ruido subacuático asociado a dichos procesos.

En relación a esta cuestión, cabe señalar que la bibliografía existente al respecto de la incidencia de la contaminación acústica marina (ruido subacuático) sobre la fauna marina, considera que estos impactos pueden afectar a especies en muy distintas posiciones dentro de las redes tróficas del ecosistema, entre las que se incluyen mamíferos, peces, invertebrados y tortugas marinas; **no así las aves marinas, que no se incluyen entre las especies potencialmente afectadas por esta fuente de contaminación.**



De hecho, solamente las aves marinas buceadoras podrían verse afectadas por este tipo de contaminación subacuática y, solamente podrían serlo cuando se encuentran en proceso de buceo; si bien como dicha bibliografía reconoce, prácticamente no existe conocimiento sobre las capacidades de audición bajo el agua de las aves buceadoras, ni sobre su sensibilidad al sonido subacuático antropogénico intenso.

Además, esta última consideración en relación a las aves buceadoras, se asocia a actividades de exploración y explotación de hidrocarburos en aguas abiertas, siendo las fuentes de contaminación implicadas los sondeos sísmicos con pistolas de aire comprimido, vibradores marinos, Sparker, Boomer, Chirps, perforación y extracción de hidrocarburos desde plataformas y desinstalación de las infraestructuras; es decir, ninguna que se ajuste a las labores en cuestión en este caso.

Pese a lo indicado anteriormente y con el fin de ampliar la información ya aportada a la DCGSCM en relación al impacto acústico sobre las aves buceadoras, se toma como referencia el “Documento Técnico sobre Impactos y Mitigación de la Contaminación Acústica Marina” (MAGRAMA. 2012), que considera entre los grupos potencialmente afectados por el ruido subacuático derivado de las explosiones submarinas (Duncan y McCauly. 2009) el caso de los peces, vertebrados marinos y vertebrados terrestres sumergidos (focas, otarios y morsas).

Pese a que, por las razones ya señaladas, no se considera el caso de las aves buceadoras, al objeto de aportar la mayor información posible a este respecto, se toma como referencia el caso de estos últimos (vertebrados terrestres sumergidos), por ser el más parecido a las aves buceadoras; si bien cabe señalar ya que este parecido no deja de ser sumamente escaso, debido a las diferentes características fisiológicas de ambos grupos, al diferente empleo del sonido para el desarrollo de sus actividades subacuáticas y a que el tiempo potencial de exposición a la onda acústica subacuática es muy superior al del caso de las aves buceadoras.

Pese a todo lo indicado, las equivalencias entre niveles máximos y SEL para explosiones submarinas serían:



Tipo de daño	Max dB re 1 μPa	SEL dB re 1 μPa²s
Daños letales en vertebrados terrestres sumergidos ¹	> 215	190

Por otra parte y tomando como referencia el “Manual de Perforación y Voladura de Rocas. IGME. 1987” y las ecuaciones de Cole, la presión máxima esperada en el límite de la carga se aproximaría a los 245 dB; si bien el nivel quedaría por debajo de los 215 dB (referencia de Duncan y Mc Cauly para el caso de los vertebrados terrestres sumergidos) a una distancia inferior a unos 30 m de la explosión, mientras que a nivel de la bocana del puerto ya se situaría sobre unos 190 dB y en las zonas de cría y alimentación de las especies señaladas, quedaría ya por debajo de los 175 dB.

Por otra parte, calculando el nivel de exposición sonora SEL tomando como referencia la citada documentación, así como el valor correspondiente a la presión máxima en el límite de la carga, se obtiene un valor de SEL de unos 153 dB; es decir, claramente inferior al valor señalado por Duncan y Mc Cauly para el caso de los vertebrados terrestres sumergidos, siendo también inferior al valor establecido por dichos autores como generador de “mínimos daños a los peces”.

¹ Se refiere realmente al grupo de las focas, otarios y morsas, no a aves acuáticas.



2.3.3. Se considera adecuada la medida correctora propuesta en los términos recomendados por la Universidad de A Coruña en relación a los dos cortes propuestos, incluyendo los momentos recomendados para hacerlo.

El plan de actuación propuesto para el alga *Sargassum muticum* consta de dos campañas de corte:

Campaña inicial de corte: Se propone una campaña inicial entre los meses de noviembre y febrero de 2019, según la fenología del año; pero cuando los ejemplares de *Sargassum muticum* tengan una talla de, al menos, 30-50 cm y sean, por ello, fácilmente localizables.

El desarrollo vegetativo de *Sargassum muticum*, aunque muy sincrónico en cada zona, tiene importantes variaciones interanuales, por lo que se realizará un monitoreo de la zona, con la finalidad de realizar el corte en el momento más adecuado.

Campaña final de corte: Justo antes de que *Sargassum muticum* sea reproductivamente fértil (presumiblemente al final de la primavera), cuestión que se puede ir valorando con los estudios que se realicen en ejemplares procedentes de otras zonas del litoral próximo a la zona de dragado, se haría una segunda inspección para comprobar y, en su caso, cortar, aquellos ejemplares que no lo hubieran sido en la primera campaña. Se supone que si el primer corte se hizo de forma adecuada y debido a la competencia por el sustrato, la luz y nutrientes de las especies autóctonas, las plantas de *Sargassum muticum* que pudieran quedar serán ya muy pocas o no se estarán desarrollando de manera adecuada.

En resumen, se realizarán dos cortes, con dos muestreos previos a cada campaña de corte, para estimar el mejor momento de llevar a cabo la actuación de corte de *Sargassum muticum*.

Respecto a la alegación de **las fechas anteriores (tan pronto finalicen los temporales de invierno) no son compatibles con la información del promotor ni con las recomendaciones de la Universidad de A Coruña**, esto no es cierto. Dado que el primer corte se realizaría antes de febrero, por lo que en mayo ya estaría todo retirado y se podría proceder al dragado. Mientras que el segundo corte se realizaría sobre finales de primavera, dependiendo de las valoraciones realizadas a los ejemplares y si están bien desarrollados se haría previsiblemente en el mes de abril o mayo, previo a la segunda fase del dragado. Estas fechas coincidirían con las que indica el promotor para la realización del dragado y la seguridad de los barcos al abrigo durante los temporales de invierno.



2.3.4. El vertido al mar del material dragado, sea sedimentario o rocoso, debe realizarse antes del mes de octubre.

En cuanto a las **labores de vertido al mar del material de dragado**, cabe realizar las siguientes consideraciones:

1. En relación a los tráficos asociados al proceso de vertido, considerando un volumen del orden de los 50.000 m³ y una capacidad de cántara de 200 m³, supone el desarrollo de unos 250 desplazamientos, lo que previendo 2 desplazamientos/día abarcaría un periodo, suponiendo que pudiera verse todos los días, de 125 días, es decir, un tiempo que excede del señalado en el informe de la DGSCM para estas tareas.
2. Por otra parte, la zona acoge una importante flota pesquera, cuyas rutas de desplazamiento hacia las zonas de pesca pasan, diariamente, por el ámbito de la ZEPA marina, debido a que esta tanto integra una serie de caladeros de pesca dentro de sus límites, como es punto de paso necesario hacia otros caladeros de pesca, tanto nacionales como comunitarios o internacionales.
3. Dichas rutas implican en gran parte de los casos seguir rutas similares a las que deberá seguir la draga, para el vertido de los materiales de dragado en el punto previsto, situado a unos 12 Km de la costa.
4. A su vez, la ZEPA marina es atravesada por el corredor marítimo que emplean las rutas mercantes que transitan hacia o desde los puertos del Cantábrico en sentido oeste; así como aquellas que se emplean para desplazamientos en sentido Finisterre – Bretaña Francesa – Canal de la Mancha.
5. Todo ello supone, que la adición temporal a dichos tráficos de la draga empleada para el vertido en el mar supondría un incremento temporal de los tránsitos de embarcaciones que en ningún caso alcanzaría el 1 %.

Así, dado lo poco significativo del incremento y su carácter temporal, cabe concluir que si no consta que los tráficos actuales (pesqueros y mercantes) generan incidencias sobre los procesos migratorios o los ciclos de cría y reproducción, no existe razón alguna para esperar que la adición temporal a los mismos de una embarcación, vaya a generar efecto mensurable alguno.

En suma, se ha mostrado que:

- A. En relación a la **incidencia acústica de transmisión aérea derivada del proceso de dragado no convencional sobre las especies de aves** de referencia, la documentación ya aportada a la DGSCM justifica y demuestra que no cabe esperar incidencia acústica alguna, asociada a la transmisión



aérea, sobre ninguna de áreas del entorno de las obras donde las especies de aves señaladas están o podrían estar presentes, pues los niveles esperados en las mismas se ajustan tanto a la normativa aplicable, como a los requerimientos de dichas especies para el normal desarrollo de las actividades propias de su ciclo biológico.

B. En lo que se refiere a la **incidencia del ruido subacuático asociado a las voladuras sobre las aves buceadoras**, señalar:

- Solo podrían verse afectadas cuando estuvieran en pleno proceso de buceo.
- La bibliografía existente reconoce que prácticamente no existe conocimiento sobre sus capacidades de audición bajo el agua, ni sobre su sensibilidad al sonido subacuático antropogénico intenso y muestra que entre las actividades que podrían considerarse como potencialmente incidentes, en caso de que se mostrara en el futuro su sensibilidad a este tipo de contaminación (de la cual a fecha actual no constan evidencias); no se incluye el caso de los dragados no convencionales, como los del presente caso.
- Aun así y tomando como referencia los niveles de presión máxima y exposición subacuática asociados a voladuras, capaces de generar daños sobre vertebrados terrestres sumergidos (el grupo más parecido al de las aves buceadoras, si bien ya se ha justificado que dicho parecido no deja de ser muy escaso); se ha determinado que solo se superaría el valor de presión máxima en un radio de 30 m del punto de voladura y que en ningún caso se alcanzaría el nivel de exposición sonora señalado como referencia.
- Ello permite establecer que, asumiendo como válidos los valores de referencia para vertebrados marinos para el caso de las aves buceadoras, solo cabría esperar daños sobre ejemplares que estuvieran buceando en el momento de la voladura en un radio de 30 m respecto a la misma, lo que supone el buceo dentro de la propia dársena al mismo tiempo que se produce la voladura; cuestión que considerando la naturaleza antrópica del espacio, la necesidad de coincidencia de ambos sucesos, la situación de las zonas donde se ha identificado el uso del espacio litoral por las especies de referencia y el hecho de que los valores de referencia reales para las aves buceadoras deberían ser, por las razones señaladas, muy inferiores a los establecidos para los vertebrados marinos, **supone una alta improbabilidad (por no decir imposibilidad) de ocurrencia del suceso.**



Más allá de dicho radio, cabe descartar la generación de cualquier incidencia derivada de la onda de presión, que tiene una duración inferior al segundo.

- En lo que se refiere a la incidencia sobre las zonas de cría, alimentación y reposo de las especies de referencia, la determinación del nivel SEL incluso asumiendo también como válidos los valores referentes a los vertebrados marinos, pese a que los valores reales para las aves buceadoras deberían ser muy inferiores, **también evidencia que no cabe esperar incidencia alguna sobre dichos ámbitos**, pues el valor SEL determinado queda incluso por debajo del establecido por los autores citados como generador de “mínimos daños a peces”; lo que en suma supone que la transmisión del ruido subacuático no tiene entidad para afectar a las zonas de nidificación, cría, alimentación y reposo de las especies en cuestión.
- C. Asimismo, se ha mostrado también que si no consta que los tráficos actuales (pesqueros y mercantes) generan incidencias sobre los procesos migratorios o los ciclos de cría y reproducción de las especies de referencia, tampoco existe razón alguna para esperar que la adición temporal a los mismos de una embarcación (draga), vaya a generar efecto mensurable alguno.
- D. Por último, dada la situación del punto de vertido respecto el litoral y el área afectada por una posible pluma de turbidez, cabe indicar que una simple consideración de la relación superficial existente entre el área de afección de la citada pluma y el área disponible para el tránsito de especies migratorias y alimentación de las mismas (no inferior a los 250 Km²) en la zona litoral de referencia; permite calificar como mínimo y/o irrelevante el riesgo asociado a la generación de impactos sobre las aves marinas a consecuencia de estos hechos.

Por todo ello, se propone que se obvie la restricción impuesta para el mes de octubre, pues es poco probable la ejecución del vertido del material en este mes debido al inicio de la época de temporales. Las restricciones en cuanto a la ventana de trabajo que presenta esta obra, son precisamente por la necesidad de trabajar con buen tiempo, por lo que puede ser necesario alargar el período de trabajo hasta dicho mes, si las condiciones lo permiten.

La restricción carece de sentido cuando en el primer informe de la DGSCM se establecía precisamente el período entre septiembre y noviembre como el idóneo para ejecutar las obras por las posibles afecciones a los valores de la ZEPA.



2.3.5. La operación de vertido deberá cumplir las DCMD, incluyendo un programa de vigilancia ambiental que cumpla los requisitos del Art. 46 de dichas directrices.

El estudio de impacto ambiental, ya cuenta con un plan de vigilancia ambiental adaptado al art. 46 de las DCMD y éste se verá ampliado con las siguientes medidas:

- Medidas de incidencia acústica sobre las poblaciones de cormorán, explicadas en el apartado 5 Medidas de prevención, control y seguimiento del “Estudio de Afecciones sobre Poblaciones de Cormorán Moñudo por las obras de dragado del puerto de Laxe”, dicho informe se presenta íntegro en el Anexo III.
- Medidas para el manejo seguro del alga *Sargassum muticum* en el Puerto de Laxe antes de proceder a las operaciones de dragado. Se explica el plan de actuación propuesto en el informe de “Recomendaciones biológicas para minimizar el impacto ambiental del dragado del puerto de Laxe (A Coruña) en relación a la presencia de especies alóctonas”, dicho informe se presenta íntegro en el Anexo III.

2.3.6. La autorización de vertido de materiales de dragado al mar, fuera de la zona de servicio del puerto, deberá ser otorgada por la Autoridad Marítima.

La autorización de vertido de materiales de dragado al mar será otorgada por la Autoridad Marítima, incluyendo en su condicionado la localización exacta de la zona de vertido, mediante las coordenadas geográficas, la profundidad y el volumen máximo a verter que se autoriza.

Una vez finalizadas las operaciones de vertido del material dragado, el promotor remitirá a la DGSCM, de cara a la remisión de la información a los Convenios de Protección del Medio marino (Londres y OSPAR en este caso) sobre los aspectos recogidos en el Art. 43 de las DCMD. Para ello se seguirá el formulario normalizado que se atribuye anualmente a los promotores de obras de dragado en colaboración con la Autoridad Marítima.



2.3.7. Conclusión final

A la vista del análisis de las alegaciones realizado, así como de las conclusiones de los informes técnicos y científicos elaborados, se considera que el período para la ejecución de las obras de dragado con voladura y vertido del material en alta mar podría abarcar desde la finalización de los temporales de invierno y una vez ejecutado el segundo corte del alga *Sargassum muticum* (previsiblemente el mes de abril o mayo) hasta el mes de octubre.

ANEXOS

**Anexo I. INFORMES EMITIDOS POR LOS
DISTINTOS ORGANISMOS.**

**XUNTA DE GALICIA. CONSELLERÍA DE CULTURA,
EDUCACIÓN Y ORDENACIÓN UNIVERSITARIA.
DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO CULTURAL**



Documento: Solicitud de informe
Proxecto: Dragaxe no porto de Laxe, A Coruña
Promotor: Portos de Galicia
Remitente: Portos de Galicia
Fecha rexistro: 18/setembro/2014
Expediente: 03.E.334.2014.001



Con data 18 de setembro de 2017 ten entrada mediante rexistro electrónico, un escrito de Portos de Galicia solicitando informe sobre o proxecto de dragaxe no porto de Laxe (A Coruña), a teor do disposto no artigo 364 do Real Decreto Lexislativo 2/2011, de 5 de setembro, polo que se aproba o o Texto Refundido da Lei de Portos do Estado e da Mariña Mercante así como o disposto no artigo 34 da Lei 5/2016 do Patrimonio Cultural de Galicia, acompañando Informe técnico histórico-arqueolóxico sobre a posible afección das obras de dragaxe sobre o patrimonio cultural.

Antecedentes

Con data 23 de setembro de 2014 ten entrada no rexistro xeral da Xunta de Galicia (nº de rexistro 1073522), un escrito de Portos de Galicia remitindo Informe arqueolóxico, asinado polo arqueólogo subacuático Ángel Marcelo Rodríguez Castro, e planos do proxecto de referencia, solicitando o informe preceptivo sobre dito proxecto.

En data 13 de outubro de 2014 a directora xeral do Patrimonio Cultural emite informe favorable sobre o proxecto de dragaxe do porto de Laxe (A Coruña).

O espazo portuario de Laxe atópase dentro da Zona de Especial Protección para as Aves (ZEPA), denominado Espacio Marino de la Costa da Morte, polo que é preciso que o proxecto de dragaxe no porto de Laxe deberá ser obxecto dunha avaliación de impacto ambiental ordinaria debendo solicitarse os informes sectoriais necesarios, entre os que figura o preceptivo informe desta Dirección Xeral.

A documentación remitida inclúe un informe arqueolóxico no que se conclúe que se documentaron dous puntos de interese arqueolóxico nas proximidades, sen situación precisa, e que a zona obxecto das obras xa foi dragada con anterioridade ate as mesmas cotas polo que non se prevé a existencia de elementos ou estruturas de interese patrimonial.