

ELIKADURA, LANDA GARAPEN,
NEKAZARITZA ETA ARRANTZA
SAILAPortu eta Itsas Gaietako
ZuzendaritzaDEPARTAMENTO DE
ALIMENTACIÓN, DESARROLLO
RURAL, AGRICULTURA Y PESCADirección de Puertos y Asuntos
MarítimosEUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCOELIKADURA, LANDA GARAPEN, NEKAZARITZA ETA ARRANTZA SAILA
DEPARTAMENTO DE ALIMENTACIÓN, DESARROLLO RURAL, AGRICULTURA Y PESCA**SERVICIO PROVINCIAL DE COSTAS EN GIPUZKOA.**

DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR.

2024 YZL: 3 1

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.

Plaza Pío XII, 6 – 3ª planta

20010 DONOSTIA – SAN SEBASTIÁN (GIPUZKOA)

A./A.: Jefe del Servicio Provincial

SARRERA	IRTEERA
Zk.	Zk. 339612

**ASUNTO: SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN PLURIANUAL PARA EL TRASVASE DE
ARENAS LIMPIAS: DRAGADO DE MANTENIMIENTO DE LA BOCANA DEL
PUERTO DE ZUMAIA.**

ANTECEDENTES

Los puertos situados en la desembocadura de cauces fluviales tienden a acumular en sus zonas abrigadas importantes cantidades de sedimentos y materiales diversos procedentes de la cuenca vertiente. Otras causas de aterramiento de dársenas y canales de navegación son la escorrentía directa, los vertidos de origen urbano e industrial asociados a la cuenca vertiente en área portuaria y los acarreos de la deriva costera. También han de considerarse los desechos asociados a su propia actividad interna. Todo esto justifica notables diferencias tanto en los volúmenes y periodicidad del dragado como en la tipología de los materiales.

Por ello, prácticamente todas estas infraestructuras portuarias en zonas de rías necesitan ser dragadas para mantener su buen funcionamiento, generándose una gran cantidad de materiales que han de ser debidamente gestionados.

El mantenimiento de calados permite que la operación portuaria se realice en condiciones de seguridad para los buques y embarcaciones, con un nivel de servicio adecuado para la actividad de cada puerto, y esto se consigue a través de operaciones de dragado con equipos especialmente diseñados para ello.

Las necesidades de dragado, así como su frecuencia, dependen de las características morfológicas del emplazamiento del puerto; siendo en general mayores las tasas de depósito, y por lo tanto la necesidad de dragado, en puertos-ría que en puertos exteriores.

El puerto de Zumaia es un ejemplo claro de puerto situado en la desembocadura de un cauce fluvial; donde periódicamente se generan depósitos de arena en la bocana, poniendo en riesgo la seguridad de la navegación del puerto.

Con objeto de garantizar la operatividad del puerto de Zumaia, cuya competencia recae sobre la C.A.P.V., la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos ha realizado el **PLAN DE GESTIÓN DE DRAGADO PARA EL MANTENIMIENTO DE CALADOS – PUERTO DE ZUMAIA 2024-2028**, cuyos documentos se adjuntan al presente escrito como anexos.

En estos documentos, se establecen los calados mínimos y nominales para el puerto, así como la periodicidad de dragado recomendable para el mantenimiento del mismo, las características generales del material a dragar y los puntos de vertido.

Tal y como viene establecido en los Planes de Dragado, en el puerto de Zumaia se distinguen cuatro zonas: ZM01 (bocana), ZM02 (canal ría), ZM03.1 (dársena deportiva) y ZM03.2 (dársena deportiva). Los calados nominales y calados mínimos de cada zona se recogen en la siguiente tabla:

ZONA	CALADO NOMINAL (m)	CALADO MÍNIMO (m)
ZM01 bocana	-4	-3
ZM02 canal ría	-2,5	-1,5
ZM03.1 dársena deportiva	-3	-1,5
ZM03.2 dársena deportiva	-2,5	-1,5

Tabla 1. Calados establecidos en el puerto de Zumaia respecto al cero del puerto.

Bocana (ZM01): Con carácter anual o bienal, antes de la época estival, la bocana del puerto de Zumaia requiere de un dragado para el mantenimiento de calados. El sedimento acumulado por la marea y los temporales a lo largo del tiempo corresponde a arenas limpias, las cuales suelen ser dragada y reubicadas en la playa de Saturrarán.

Canal ría (ZM02): la zona del canal ría del puerto de Zumaia requiere de un dragado puntual cada cierto tiempo (último tuvo lugar en 2018), para el mantenimiento de calados. Según los dragados históricos, el tipo de material encontrado en estas zonas es arenoso y arenoso limoso. Por lo tanto, el material suele ser reubicado, en el punto de vertido autorizado VR1 (43° 21' N, 01° 55' W).

Dársena deportiva (ZM03.1 y ZM03.2): del mismo modo que la zona canal ría (ZM02), la zona de la dársena deportiva del puerto de Zumaia requiere de un dragado puntual cada cierto tiempo (el último tuvo lugar en 2010), para el mantenimiento de calados. Según los dragados históricos, el tipo de material encontrado en estas zonas es arenoso y arenoso limoso.

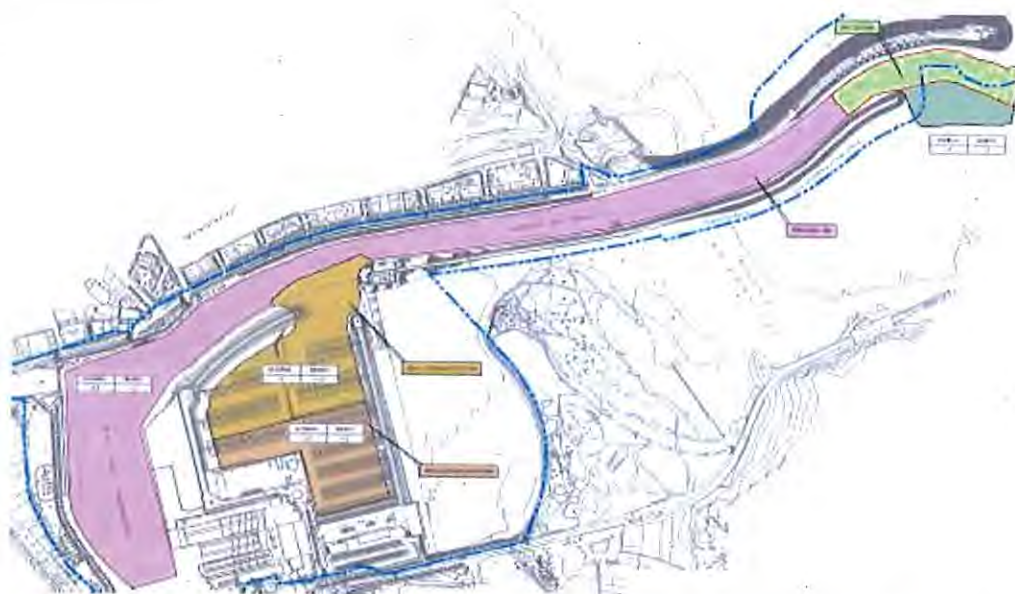


Figura 1. Vista en planta del puerto de Zumaia donde se diferencian cada una de las zonas: bocana ZM01 (verde claro), canal ría ZM02 (rosa) y dársena deportiva ZM03.1 y ZM03.2 (marrón).

En la zona del puerto correspondiente a la bocana, regularmente, se viene extrayendo un volumen variable, dependiendo del año, de arena limpia, para su posterior colocación en la zona sumergida de la playa de Saturrarán en el caso de las arenas limpias, y en el punto de vertido autorizado VR1 (43° 21' N, 01° 55' W), correspondiente a la isobata de cuarenta y cinco metros en el centro de la zona II adscrita al puerto de Pasaia.

La acción más reciente en la bocana del puerto de Zumaia se refiere a principios de 2024, cuando se trasvasaron unos 4.000 m³ de arena limpia apta para playa desde la barra de la bocana de Zumaia (masa de agua de transición del Urola) a la playa de Saturrarán (masa de agua de transición del Artibai). Dicha actuación fue autorizada con fecha 12 de enero de 2024 por el Jefe del Servicio Provincial de Costas en Gipuzkoa.

SITUACIÓN ACTUAL Y OBJETO DEL INFORME

El objetivo que la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos plantea en este momento es el de mantener los calados nominales y mínimos en la zona de la bocana del puerto de Zumaia (ZM01) durante el intervalo temporal 2024-2028 mediante la realización de dragados anuales, y garantizar así el acceso de las embarcaciones al interior del puerto en condiciones de seguridad durante todo ese periodo temporal.

Y es que, de no alcanzarse el calado mínimo en la bocana del puerto, la quilla de las embarcaciones podría tocar fondo en ciertas condiciones de marea; por lo que, como evidencia el histórico de los últimos años, es necesario realizar un dragado de mantenimiento de calado de forma periódica. Adicionalmente, en la zona más interna del puerto se localizan las instalaciones de la empresa Astilleros Balenciaga S.A., cuya actividad requiere de calado suficiente para la navegación de los buques que construyen para salir del puerto y hacerse a la mar.

Ante la necesidad de llevar a cabo este dragado de mantenimiento anualmente para recuperar y mantener el calado nominal previsto en la bocana de acceso al puerto, se emite el presente escrito para solicitar una autorización plurianual para el depósito de material procedente del dragado de mantenimiento de calados de la bocana del puerto de Zumaia. El volumen de material a dragar se concretaría cada primavera mediante batimetría, siendo inferior a 23.868 m³/año y con una superficie afectada que abarcaría como máximo un área de 24.000 m² en la zona de la bocana (ZM01).

De este modo, por medio de una autorización plurianual, se simplificarían los trámites administrativos correspondientes y se mejorarían los tiempos de respuesta para poder atender las demandas de dragado provenientes, fundamentalmente, de la empresa Astilleros Balenciaga, S.A.

El material ha sido caracterizado mediante determinaciones fisicoquímicas siguiendo las Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo (en adelante, DCMD 2021). Analizando los parámetros en las muestras analizadas, se aprecia cómo, en las siete muestras tomadas en la zona de la bocana ZM01, el contenido en fracción fina es inferior al 10%, el carbono orgánico total es inferior al 2% y el resultado del test previo de toxicidad indica una concentración CE50 superior a 2.000 mg/l. Por lo tanto, según el Artículo 16 de las DCMD, el sedimento muestreado en marzo de 2024, es material no peligroso y estaría exento de caracterización química y biológica. Así pues, se puede afirmar que el material a dragar de la bocana del puerto de Zumaia (Zona ZM01) puede ser considerado "Sedimento no peligroso", perteneciente a la Categoría A, al cumplir con los tres criterios establecidos en la caracterización preliminar (% finos, concentración de COT y test previo de toxicidad) en todas sus muestras.

Por tanto, para el material a dragar, clasificado como categoría A, y considerado como sedimento no peligroso, se proponen dos posibles alternativas:

- **Arenas limpias** que cumplan con los criterios ITEA (2010). Estos sedimentos pueden ser aptos para el trasvase a playas, proponiendo en este caso, la zona submareal de la playa de Saturraran, como ya se ha hecho en otras ocasiones.
- **Sedimentos no aptos** para trasvase a playas (no cumpla con los criterios ITEA (2010)) o no requeridos para trasvase a playas. Se propone el vertido del material en el punto autorizado VR1, con coordenadas 43° 21' N y 01° 55' W correspondiente a la isobata de cuarenta y cinco metros en el centro de la zona II adscrita al puerto de Pasaia. En caso de presencia de inertes, deberían ser eliminados mediante cribado previo al vertido.

Como ya se ha mencionado anteriormente, la superficie afectada por el dragado se determinará mediante la batimetría previa al dragado, abarcando como máximo, un área total en esta zona de la bocana, de 24.000 m². El espesor del material a dragar es variable, teniendo como objetivo alcanzar el calado nominal (periodo 2024-2028) en la bocana de -4 m con respecto al cero del puerto. El espesor medio de dragado en la zona de bocana ZM01 resultaría inferior a 1 m.

Se prevé dragar con medios hidráulicos (succión) o mecánicos (cuchara) desde embarcación. Como paso previo, antes de llevar a cabo este trabajo, se contactaría con los usuarios del puerto en general, para poder acometer con fluidez y seguridad los trabajos, con independencia de la obtención de los restantes permisos y autorizaciones de otras administraciones en función de las competencias atribuidas.

Por último, señalar que el puerto de Zumaia se encuentra en la "masa de agua de transición del Urola" y la playa de Saturraran se encuentra en la "masa de agua de transición del Artibai". Por lo tanto, en base al punto cuarto del artículo tercero del Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, por el que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas, al tratarse de una actuación que se llevará a cabo íntegramente en aguas de transición, no es de aplicación dicho RD en el caso que nos ocupa.

En cualquier caso, la caracterización biológica en el puerto de Zumaia se expone en el apartado 3.6 de Características biológicas del documento adjunto denominado *PLAN DE GESTIÓN PARA EL DRAGADO DE MANTENIMIENTO DE CALADOS – PUERTO DE ZUMAIA 2024-2028*.

Además, a continuación, se exponen los motivos por los cuales esta Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos considera justificada y necesaria la obtención de una autorización plurianual para la ejecución de dragados anuales de mantenimiento de calados en la bocana del puerto de Zumaia:

- En julio de 2020, la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco presentó al Servicio Provincial de Costas de Gipuzkoa una solicitud para trasvasar arenas limpias de la bocana de Zumaia para su colocación en la playa de Saturraran en Mutriku. En abril de 2021 el Servicio Provincial de Costas de Gipuzkoa emitió informe favorable de compatibilidad con la estrategia marina de la demarcación marina noratlántica y, en mayo de 2021, autorizó a la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco el trasvase de 50.000 m³ arena limpia de la bocana del puerto de Zumaia a la playa de Saturraran de Mutriku.

- Durante el dragado de la bocana y colocación del material dragado en la playa de Saturrarán, se llevó a cabo un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) en el cual se analizaron los principales indicadores, previo, durante y tras la actuación: control del posicionamiento de gánguiles, control sobre la calidad del agua de mar tanto en zona de vertido y en zona de baño (incluida la contaminación microbiológica), así como un estudio sedimentológico y estudio del poblamiento macrobentónico varios meses después de la actuación. En ninguno de estos indicadores se dieron indicios de contaminación y/o afección debido a la actuación del dragado en la bocana llevado a cabo.
- Con fecha 22 de septiembre de 2023 la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco presentó solicitud de autorización para la ocupación temporal de bienes de dominio público marítimo-terrestre para efectuar un dragado de mantenimiento de calado en la bocana del puerto de Zumaia y posterior trasvase y depósito de arenas en la playa de Saturrarán de Mutriku. Dicha actuación fue autorizada con fecha 12 de enero de 2024 por el Jefe del Servicio Provincial de Costas en Gipuzkoa, y posteriormente, en base a ella, se trasvasaron unos 4.000 m³ de arena limpia apta para playa desde la barra de la bocana de Zumaia a la playa de Saturrarán.
- Tal y como se indica en el Artículo 20 de las DCMD-2021, los resultados analíticos de la caracterización de los materiales a dragar tienen una validez de cuatro años. Dado que la caracterización que se adjunta a este escrito ha sido realizada en 2024 para la elaboración del "Plan de Gestión para el dragado de mantenimiento de calados (2024-2028)", se mantendrá vigente hasta 2028. Por otro lado, destacar que la caracterización del material dragado resulto apto para playa.
- En el Artículo 43 de las DCMD-2021, se especifica que en el caso de dragados repetitivos en una misma zona que tengan por objeto únicamente la restitución de calados (dragados de mantenimiento), la autorización de vertido podrá tener un carácter plurianual.

CONCLUSIÓN

Así pues, por la presente **se solicita formalmente autorización plurianual para el dragado de mantenimiento de calado en la bocana del puerto de Zumala**, para colocar posteriormente este material en la zona sumergida de la playa de Saturrarán en el caso de las arenas limpias, o en el punto de vertido autorizado VR1 (43° 21' N, 01° 55' W), correspondiente a la isobata de cuarenta y cinco metros en el centro de la zona II adscrita al puerto de Pasaia, en caso de que se presente algún incumplimiento del material con los criterios establecidos por la ITEA (2010). Analizando los dragados históricos y la última batimetría realizada se puede afirmar que el volumen máximo a dragar será de 23.868 m³/año.

Además, desde esta Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos se ruega encarecidamente que este trámite solicitado se lleve a cabo con la mayor celeridad posible, dadas las fechas en las que nos encontramos y los plazos de la tramitación administrativa del contrato de obras de los trabajos de referencia; con el objetivo de poder realizar el primer dragado durante la primavera de 2025.

Por último, cabe señalar que esta Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos se pone a su entera disposición para cualquier consulta o aclaración al respecto.



Sin otro particular, se despide atentamente,

En Vitoria-Gasteiz, firmado electrónicamente

DIRECTOR DE PUERTOS Y ASUNTOS MARÍTIMOS
DEPARTAMENTO DE ALIMENTACIÓN, DESARROLLO RURAL, AGRICULTURA Y PESCA
GOBIERNO VASCO

Firmado digitalmente por [REDACTED]

Fecha: 2024.07.24 13:37:34 +02'00'

Fdo.: [REDACTED]

Anexos: PLAN DE GESTIÓN PARA EL DRAGADO DE MANTENIMIENTO DE CALADOS – Puerto de Zumaia 2024-2028 (Zona ZM01), Informe de Compatibilidad con las Estrategias Marinas, Documentación técnica complementaria relativa a los hábitats y especies de la zona donde se quiere realizar la actuación.