

Ciclo de Planificación Hidrológica 2015/2021

## PLAN HIDROLÓGICO

Demarcación Hidrográfica del Tinto,  
Odiel Y Piedras



### APÉNDICE 10.4

#### JUSTIFICACIÓN DE MEDIDAS

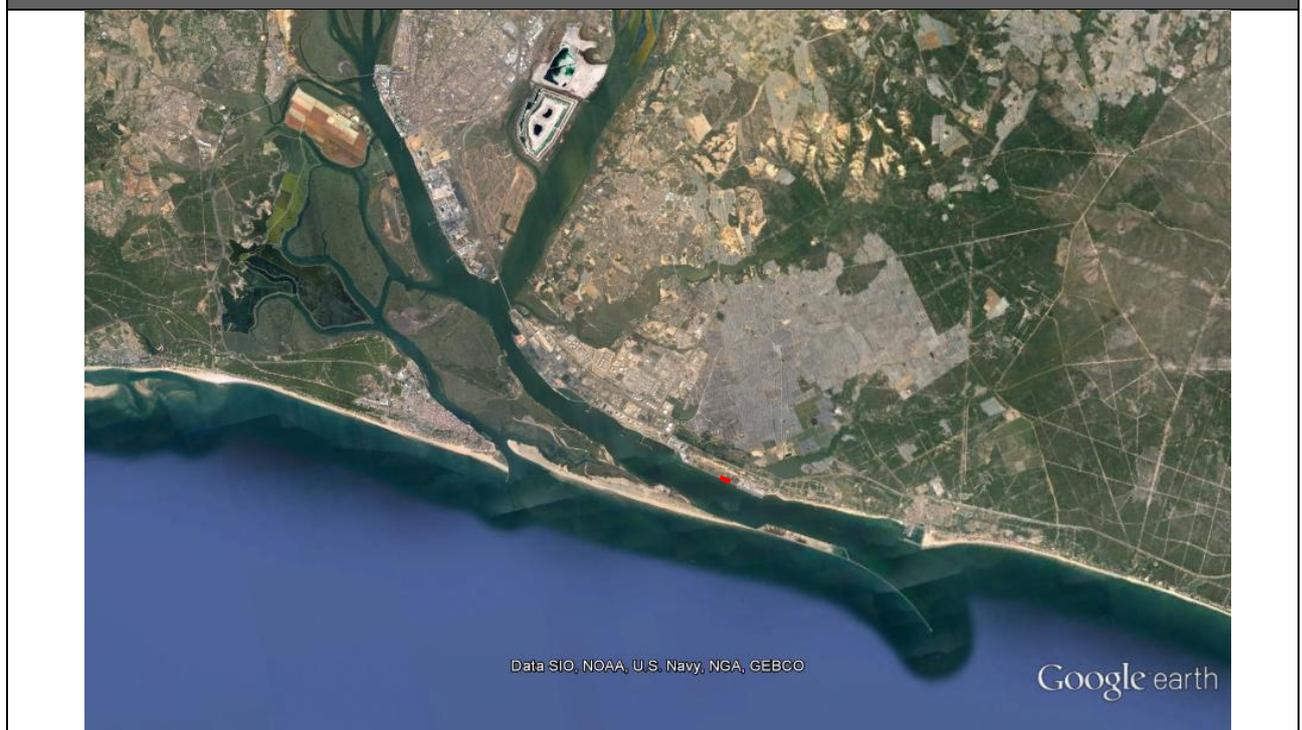




### 3. FICHA RESUMEN DE APLICACION DEL ARTÍCULO 4.7 PARA SU INCLUSIÓN EN EL PLAN

Identificación de la actuación sobre la que se aplica el artículo 4.7						
Código de la medida	Identificador del ciclo de planificación		<ID_PHC>			
	Código europeo de la demarcación hidrográfica		<EUDHCod>			
	Código único de la medida		<CodMedida>			
Nombre de la medida:	Ampliación norte del Muelle Sur en el Puerto de Huelva.					
Breve descripción:	<p>Las expectativas de crecimiento en el tráfico portuario han motivado que, en los últimos años, se planifiquen varias actuaciones para mejorar y ampliar la línea de atraque en el Puerto de Huelva.</p> <p>A más largo plazo (2018-2020) se ha contemplado la ampliación, hacia el norte, del actual Muelle Sur (300m por 80m de anchura), para permitir el atraque de buques portacontenedores.</p>					
Situación:	<input checked="" type="checkbox"/> No iniciada	<input checked="" type="checkbox"/> En estudio				
	<input type="checkbox"/> En marcha	<input type="checkbox"/> Proyecto en elaboración				
	<input type="checkbox"/> Completada	<input type="checkbox"/> En licitación				
	<input type="checkbox"/> Descartada	<input type="checkbox"/> En ejecución				
Masas de agua afectadas:	Código	Categoría	Tipo (nº)	Nombre	Estado actual	Objetivo 2021
	ES064MSPF0044027	Muy modificada	1	Canal del Padre Santo 1	Peor que bueno	Peor que bueno

#### Mapa de localización de la actuación:



Acción:	Resultado	
<input checked="" type="checkbox"/> Nuevas modificaciones de las características físicas de una masa de agua <sup>1</sup> (*)	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado <input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
	<input checked="" type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> No se alcanza el buen estado ecológico
		<input checked="" type="checkbox"/> No se alcanza el buen potencial ecológico
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
<input type="checkbox"/> Nuevas actividades de desarrollo humano sostenible <sup>2</sup>	<input type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> Se produce deterioro de muy buen estado a buen estado
<input type="checkbox"/> Alteración de nivel de una masa de agua	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
<p>Observaciones:</p> <p>(*) Es importante precisar que, tal y como se detalla en las fichas de la masa de agua afectadas por esta actuación, esta actuación no provocará el deterioro de la masa de agua superficial, ni impedirá la consecución del objetivo, ya que se trata de una masa de agua muy modificada, donde la principal problemática ambiental se debe a la contaminación difusa por el drenaje ácido procedente de la cuenca minera, así como la industrialización en los años 60..</p> <p>La Ría de Huelva se encuentra al sur de dicha provincia y se extiende entre las localidades de Huelva, Punta Umbría y Palos de la Frontera. Esta ría queda conformada por la confluencia de los ríos Odiel y Tinto, previa a su desembocadura en el océano Atlántico, pero influenciados por la dinámica mareal de este último.</p> <p>La existencia de importantes yacimientos de sulfuros en las cuencas de ambos ríos, las peculiaridades climáticas de la cuenca de drenaje, la intensificación desde la segunda mitad del siglo XIX de distintas actividades mineras y las actividades portuarias e industriales que se desarrollan en el estuario, condicionan claramente el entorno natural, y tienen su reflejo en una importante degradación de las condiciones ambientales de este estuario.</p> <p>Los ríos Tinto y Odiel atraviesan en su recorrido el denominado Cinturón Pirítico Ibérico, en el que durante siglos se ha desarrollado una importante actividad minera. Esta ha dado lugar al transporte, a través de dichos cauces, de altas concentraciones de metales hasta su desembocadura en la Ría.</p> <p>Por otra parte, en los años 60 comienza a funcionar en la Ría de Huelva el denominado Polo de Desarrollo, compuesto por tres polígonos industriales: Punta del Sebo, Nuevo Puerto y Tartessos. El polo industrial de Huelva, constituye una de las zonas más industrializadas de Andalucía., y acoge en su mayor parte a industrias base, principalmente química y metalúrgica, con el fin de aprovechar, entre otros, los recursos mineros de la provincia. Este alto nivel de industrialización ha fomentado también la implantación de instalaciones de producción de energía para cubrir las necesidades de la zona.</p>		

<sup>1</sup> Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas modificaciones a tener en cuenta.

<sup>2</sup> Se interpreta que aplica únicamente a masas de agua natural, no a muy modificadas o artificiales. Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas actividades de desarrollo humano sostenible.

Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración <sup>3</sup>	
Factor determinante	Uso
<input type="checkbox"/> Agricultura	<input type="checkbox"/> Drenaje de terrenos <input type="checkbox"/> Riego
<input type="checkbox"/> Energía	<input type="checkbox"/> Producción de energía hidroeléctrica <input type="checkbox"/> Producción de energía no hidroeléctrica
<input type="checkbox"/> Pesca y acuicultura	<input type="checkbox"/> Almacenamiento de agua para pesca o acuicultura
<input type="checkbox"/> Protección contra las inundaciones	<input type="checkbox"/> Regulación de caudales / laminación de avenidas <input type="checkbox"/> Mejora de capacidad de drenaje (alteración del canal, lecho o riberas)
<input type="checkbox"/> Industria	<input type="checkbox"/> Suministro de agua
<input type="checkbox"/> Turismo y ocio <sup>4</sup>	<input type="checkbox"/> Uso turístico o recreativo
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte	<input checked="" type="checkbox"/> Navegación / puertos
<input type="checkbox"/> Desarrollo urbano	<input type="checkbox"/> Suministro de agua potable <input type="checkbox"/> Otro uso
<input checked="" type="checkbox"/> Otro	<input checked="" type="checkbox"/> Crecimiento socioeconómico
Observaciones: Posición geoestratégica, modificación de la estructura y tipo de tráficos.	Observaciones: Impulso a la actividad económica a la que da soporte el puerto: comercio, industria, transporte de pasajeros, ocio, etc.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA		
¿Se han dado todos los pasos posibles para <b>mitigar</b> el impacto sobre el estado?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	
Lista de medidas de mitigación <sup>5</sup> en marcha o previstas	Prevista	En marcha
Informe de evaluación ambiental que incluye el Plan de Vigilancia Ambiental.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan Interior de Contingencias.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Recogida de aguas en los muelles Ing. J. Gonzalo y C. de Palos.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conexión del saneamiento del Muelle Sur a la red básica.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estación de tratamiento de aguas en los muelles.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nuevo colector de aguas pluviales en el Muelle Ingeniero Juan Gonzalo.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seguimiento de las funciones ecológicas de las marismas restauradas en la margen izquierda de la ría del Odiel.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prevención y control de emergencias e incidencias que afecten a la calidad de las aguas (Proyecto Safe & Green Port).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estudio de alternativas de gestión de los materiales de dragado contaminados.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:		

<sup>3</sup> Preferentemente, incluir una sola opción de factor determinante (a lo sumo dos) por cada prioridad, atendiendo a la motivación principal de la nueva actuación o modificación. Ídem para el apartado de uso.

La Guía de reporting v4.9 en su apartado 7.7 establece como lista tasada de nuevas modificaciones: Hydropower plants / Flood protection schemes / Navigation projects / Impoundment for drinking water supply / Other. Sin embargo el apartado 7.3.3.3 de la misma solicita la relación de cada excepción con su driver con una lista detallada. Además en el Anexo 8.i. hay una lista de usos del agua a efectos de considerar una masa como muy modificada (art 4.3) la lista que se presenta es una mezcla de todas ellas.

<sup>4</sup> Incluye el baño, la navegación recreativa a motor y a vela, pesca recreativa. No incluye el desarrollo urbano unido al turismo (se encuadra en desarrollo urbano).

<sup>5</sup> Ver el apartado explicativo relativo al Catálogo de medidas de mitigación.

#### Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA

Apartado del Plan en el que se identifica el problema<sup>6</sup>:

Resumen de las razones de la alteración o modificación<sup>7</sup>:

Las expectativas de crecimiento en el tráfico portuario han motivado que, en los últimos años, se planifiquen varias actuaciones para mejorar y ampliar la línea de atraque en el Puerto de Huelva. Así, a largo plazo (2018-2020) se ha contemplado la ampliación, hacia el norte, del Muelle Sur en 300 m, para permitir el atraque de buques portacontenedores.

Por tanto, la infraestructura a ejecutar responde a una demanda de nuevos tráficos del Puerto de Huelva, en este caso, tráfico internacional de mercancía en contenerizada, y a la necesidad de dar cobertura a “servicios de interés económico general”: actividades de servicio comercial que cumplen misiones de interés general, y están por ello sometidas, por parte de los Estados Miembros, a obligaciones específicas de servicio público.

#### Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA

Razones que justifican la modificación [a) y b)]

a) Razones de interés público superior

- Salud humana
- Seguridad pública
- Consecuencias beneficiosas de primera importancia para el medio ambiente
- Otras razones imperativas de interés público: de naturaleza social o económica<sup>8</sup>

Explicar brevemente el criterio para considerar la modificación de interés público superior:

La ejecución de este proyecto es esencial para la actividad del Puerto de Huelva, un Puerto de Interés General del Estado considerado como tal en base al Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, debido a que:

- Se efectúan actividades comerciales marítimas internacionales.
- Sirve a industrias de importancia estratégica para la economía nacional.
- El volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcanzan niveles suficientemente relevantes y responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
- Por sus especiales condiciones técnicas y geográficas constituye un elemento esencial para la seguridad del tráfico marítimo.

En este sentido, al Puerto de Huelva se le reconoce una Zona de Servicio que incluye espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, así como espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. En concreto, la Zona de Servicio de Aguas es donde se realizan las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se prestan los servicios técnico-náuticos y donde tiene lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como donde se ubican las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación, operaciones de dragado, y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales.

<sup>6</sup> Incluir referencia o vínculo a una dirección web con explicaciones más detalladas. Referencia a los estudios que acompañan a la ficha resumen.

<sup>7</sup> Ver apartado relativo a la fecha a partir de la cual es de aplicación el artículo 4.7 de la DMA

<sup>8</sup> En este caso, según la “Guidance document on Article 6(4) of the 'Habitats Directive' 92/43/EEC: Clarification of the concepts of: alternative solutions, imperative reasons of overriding public interest, compensatory measures, overall coherence, opinion of the Commission. January 2007”, la opinión previa de la Comisión Europea es necesaria.

La magnitud de esta actividad económica la refleja el hecho de que el tráfico portuario haya superado en los últimos años 28 millones de toneladas anualmente (aproximadamente 2.000 buques), siendo los movimientos más importantes los de graneles líquidos como son productos petrolíferos y gas natural licuado, los graneles sólidos y mercancía general, entre otros.

Por último, esta actuación se enmarca en las líneas de Consolidación y Diversificación y Competitividad, respectivamente, del Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012-2017, con visión a 2022. Dicho Pla Estratégico constituye la base de los planes de gestión anuales y garantizará la coherencia y continuidad de la planificación en el Puerto de Huelva.

b) Los beneficios para la salud humana, para el mantenimiento de la seguridad humana o para el desarrollo sostenible que suponen las nuevas modificaciones o alteraciones **superan** a los beneficios para el medio ambiente y la sociedad de alcanzar los objetivos ambientales (Aguas superficiales: buen estado ecológico, buen potencial ecológico o no deterioro de muy buen estado ecológico; Aguas subterráneas: buen estado o no deterioro)

Explicar brevemente el método para hacer el balance y el resultado final:

La ampliación del Muelle Sur se ha diseñado para acoger el incremento de actividades y tráficos portuarios como el de contenedores, lo que supondrá un importante beneficio económico para el sector agroalimentario.

Por tanto, el impacto económico de esta actuación y su consideración de elemento estratégico en el transporte marítimo internacional de mercancía en contenedores, supera los beneficios sociales y medioambientales que se conseguirían de alcanzar los objetivos ambientales.

#### Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA

Alternativas consideradas	¿Es significativamente mejor opción medioambiental? <sup>9</sup>	¿Es técnicamente inviable?	¿Su coste es desproporcionado?
Alternativa 0: No ejecución de la ampliación del Muelle Sur.	SI	SI	NO
Alternativa 0: Ejecución de la ampliación del Muelle Sur.	NO	NO	NO

En caso de que no haya alternativas, explicar los motivos:

Resumen que justifique la selección de la alternativa<sup>10</sup>:

La no ejecución de la ampliación del Muelle Sur, impediría dar servicio a nuevos mercados y servicios ligados al comercio de mercancía contenerizada, fundamentalmente el sector agroalimentario, lo que impactaría negativamente en el desarrollo de una actividad de Interés General como el Puerto de Huelva, así como a los sectores productivos ligados al transporte marítimo en contenedor, que requieren del Puerto de Huelva para su actividad logística.

Por otro lado, la alternativa 0 es técnicamente inviable ya que de mantener las condiciones actuales, no sería posible atender la demanda mencionada.

Respecto de la alternativa 1, la zona donde se proyecta la actuación, es la única disponible, anexa a un espacio dedicado al tráfico ligado a buques portacontenedores que demanda ampliación. Su coste económico no es desproporcionado y es técnicamente viable.

<sup>9</sup> Se tiene que justificar muy bien el porqué de no llevar a cabo las opciones ambientalmente más favorables a la opción elegida.

<sup>10</sup> Incluir el enlace al documento explicativo con la selección de la alternativa.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA	
La aplicación de la modificación o alteración:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>¿Excluye permanentemente o compromete el logro de los objetivos ambientales en otras masas de agua de la misma Demarcación?</li> </ul>	<input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No
<ul style="list-style-type: none"> <li>¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Observaciones:	
<p>No se excluye ni compromete el logro de los objetivos generales de la DMA en virtud del artículo 4 en otras masas de forma permanente dentro de la misma demarcación hidrográfica, por lo que se cumple la disposición del artículo 4.8 de la DMA y es de aplicación el artículo 4.7 para esta exención.</p>	

Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA	
La aplicación de la modificación o alteración una vez tenidas en cuenta todas las previsiones del art. 4.7:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>¿Garantiza el mismo nivel de protección que las normas comunitarias vigentes?</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Observaciones:	
<p>Para garantizar el cumplimiento de las normas comunitarias vigentes se iniciarán los trámites de consulta ante el órgano ambiental a fin de determinar el alcance de la aplicación de la legislación vigente.</p>	

**Resumen de la evaluación de la modificación, nueva actividad o alteración:**

Ciclo de planificación de la modificación / nueva actividad / alteración <sup>11</sup>	2015-2021
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿tiene efectos transfronterizos?	<input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿se realiza en una zona protegida de la Red Natura 2000?	<input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No
¿Es viable la modificación / nueva actividad / alteración?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
<b>Breve explicación final de la evaluación<sup>12</sup></b>	
El trámite de consulta ambiental a iniciar, la actividad de servicio comercial de interés general que posibilitará la ampliación del Muelle Sur y la justificación expuesta en la presente ficha, garantizan el cumplimiento de los requisitos legales aplicables en materia ambiental.	

<sup>11</sup> Se consignará uno de los siguientes horizontes de planificación: 2009-2015; 2015-2021; 2021-2027 o 2027-2033. En los dos últimos casos, las fichas estarán sujetas a revisión en los ciclos de planificación posteriores.

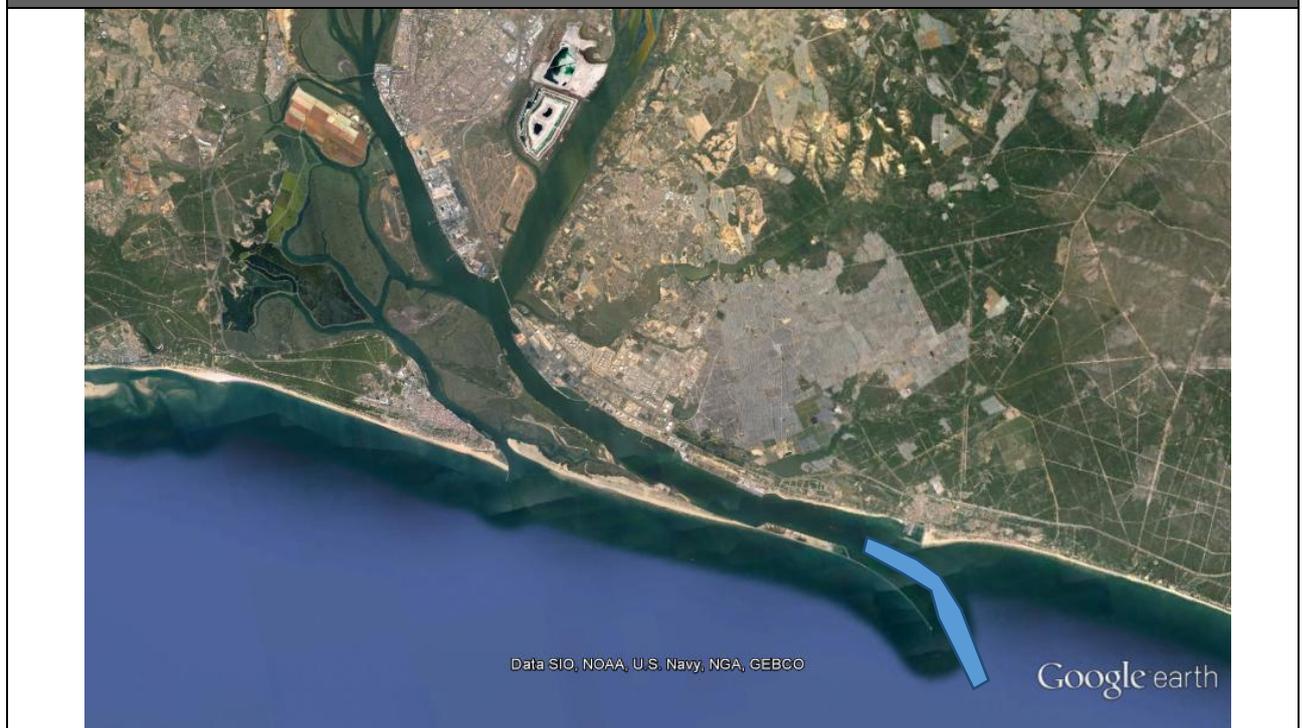
<sup>12</sup> Se incluirá una explicación sintética de las respuestas dadas a las cuestiones planteadas en este apartado de resumen, en la medida en que resulte necesario.



### 3. FICHA RESUMEN DE APLICACION DEL ARTÍCULO 4.7 PARA SU INCLUSIÓN EN EL PLAN

Identificación de la actuación sobre la que se aplica el artículo 4.7						
Código de la medida	Identificador del ciclo de planificación	<ID_PHC>				
	Código europeo de la demarcación hidrográfica	<EUDHCod>				
	Código único de la medida	<CodMedida>				
Nombre de la medida:	Dragado de profundización de la Canal del Puerto de Huelva 1.ª fase.					
Breve descripción:	Operación de dragado para el aumento del calado de las diferentes zonas de la canal de navegación de la Ría de Huelva, para mejorar la oferta portuaria, adaptando las aguas navegables al tamaño creciente de los buques mercantes.					
Situación:	<input checked="" type="checkbox"/> No iniciada	<input checked="" type="checkbox"/> En estudio				
	<input type="checkbox"/> En marcha	<input type="checkbox"/> Proyecto en elaboración				
	<input type="checkbox"/> Completada	<input type="checkbox"/> En licitación				
	<input type="checkbox"/> Descartada	<input type="checkbox"/> En ejecución				
Masas de agua afectadas:	Código	Categoría	Tipo (nº)	Nombre	Estado actual	Objetivo 2021
	ES064MSPF0044027	Muy modificada	1	Canal del Padre Santo 1	Peor que bueno	Peor que bueno
	ES064MSPF0044022	Muy modificada	4	1500 m antes de la punta del Espigón de Huelva-Mazagón	Peor que bueno	Peor que bueno

#### Mapa de localización de la actuación:



Acción:	Resultado	
<input checked="" type="checkbox"/> Nuevas modificaciones de las características físicas de una masa de agua <sup>1</sup> (*)	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado <input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
	<input checked="" type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> No se alcanza el buen estado ecológico
		<input checked="" type="checkbox"/> No se alcanza el buen potencial ecológico
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
<input type="checkbox"/> Nuevas actividades de desarrollo humano sostenible <sup>2</sup>	<input type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> Se produce deterioro de muy buen estado a buen estado
<input type="checkbox"/> Alteración de nivel de una masa de agua	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
<p>Observaciones:</p> <p>(*) Es importante precisar que, tal y como se detalla en las fichas de la masa de agua afectadas por esta actuación, esta actuación no provocará el deterioro de la masa de agua superficial, ni impedirá la consecución del objetivo, ya que se trata de una masa de agua muy modificada, donde la principal problemática ambiental se debe a la contaminación difusa por el drenaje ácido procedente de la cuenca minera, así como la industrialización en los años 60.</p> <p>La Ría de Huelva se encuentra al sur de dicha provincia y se extiende entre las localidades de Huelva, Punta Umbría y Palos de la Frontera. Esta ría queda conformada por la confluencia de los ríos Odiel y Tinto, previa a su desembocadura en el océano Atlántico, pero influenciados por la dinámica mareal de este último.</p> <p>La existencia de importantes yacimientos de sulfuros en las cuencas de ambos ríos, las peculiaridades climáticas de la cuenca de drenaje, la intensificación desde la segunda mitad del siglo XIX de distintas actividades mineras y las actividades portuarias e industriales que se desarrollan en el estuario, condicionan claramente el entorno natural, y tienen su reflejo en una importante degradación de las condiciones ambientales de este estuario.</p> <p>Los ríos Tinto y Odiel atraviesan en su recorrido el denominado Cinturón Pirítico Ibérico, en el que durante siglos se ha desarrollado una importante actividad minera. Esta ha dado lugar al transporte, a través de dichos cauces, de altas concentraciones de metales hasta su desembocadura en la Ría.</p> <p>Por otra parte, en los años 60 comienza a funcionar en la Ría de Huelva el denominado Polo de Desarrollo, compuesto por tres polígonos industriales: Punta del Sebo, Nuevo Puerto y Tartessos. El polo industrial de Huelva, constituye una de las zonas más industrializadas de Andalucía., y acoge en su mayor parte a industrias base, principalmente química y metalúrgica, con el fin de aprovechar, entre otros, los recursos mineros de la provincia. Este alto nivel de industrialización ha fomentado también la implantación de instalaciones de producción de energía para cubrir las necesidades de la zona.</p>		

<sup>1</sup> Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas modificaciones a tener en cuenta.

<sup>2</sup> Se interpreta que aplica únicamente a masas de agua natural, no a muy modificadas o artificiales. Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas actividades de desarrollo humano sostenible.

Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración <sup>3</sup>	
Factor determinante	Uso
<input type="checkbox"/> Agricultura	<input type="checkbox"/> Drenaje de terrenos <input type="checkbox"/> Riego
<input type="checkbox"/> Energía	<input type="checkbox"/> Producción de energía hidroeléctrica <input type="checkbox"/> Producción de energía no hidroeléctrica
<input type="checkbox"/> Pesca y acuicultura	<input type="checkbox"/> Almacenamiento de agua para pesca o acuicultura
<input type="checkbox"/> Protección contra las inundaciones	<input type="checkbox"/> Regulación de caudales / laminación de avenidas <input type="checkbox"/> Mejora de capacidad de drenaje (alteración del canal, lecho o riberas)
<input type="checkbox"/> Industria	<input type="checkbox"/> Suministro de agua
<input type="checkbox"/> Turismo y ocio <sup>4</sup>	<input type="checkbox"/> Uso turístico o recreativo
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte	<input checked="" type="checkbox"/> Navegación / puertos
<input type="checkbox"/> Desarrollo urbano	<input type="checkbox"/> Suministro de agua potable <input type="checkbox"/> Otro uso
<input checked="" type="checkbox"/> Otro	<input checked="" type="checkbox"/> Crecimiento socioeconómico
Observaciones: Posición geoestratégica, modificación de la estructura y tipo de tráfico.	Observaciones: Impulso a la actividad económica a la que da soporte el puerto: comercio, industria, transporte de pasajeros, ocio, etc.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA		
¿Se han dado todos los pasos posibles para <b>mitigar</b> el impacto sobre el estado?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	
Lista de medidas de mitigación <sup>5</sup> en marcha o previstas	Prevista	En marcha
Estudio de impacto ambiental	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan Interior de Contingencias.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Recogida de aguas en los muelles Ing. J. Gonzalo y C. de Palos.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conexión del saneamiento del Muelle Sur a la red básica.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estación de tratamiento de aguas en los muelles.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nuevo colector de aguas pluviales en el Muelle Ingeniero Juan Gonzalo.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seguimiento de las funciones ecológicas de las marismas restauradas en la margen izquierda de la ría del Odiel.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prevención y control de emergencias e incidencias que afecten a la calidad de las aguas (Proyecto Safe & Green Port).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estudio de alternativas de gestión de los materiales de dragado contaminados.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:		

<sup>3</sup> Preferentemente, incluir una sola opción de factor determinante (a lo sumo dos) por cada prioridad, atendiendo a la motivación principal de la nueva actuación o modificación. Ídem para el apartado de uso.

La Guía de reporting v4.9 en su apartado 7.7 establece como lista tasada de nuevas modificaciones: Hydropower plants / Flood protection schemes / Navigation projects / Impoundment for drinking water supply / Other. Sin embargo el apartado 7.3.3.3 de la misma solicita la relación de cada excepción con su driver con una lista detallada. Además en el Anexo 8.i. hay una lista de usos del agua a efectos de considerar una masa como muy modificada (art 4.3) la lista que se presenta es una mezcla de todas ellas.

<sup>4</sup> Incluye el baño, la navegación recreativa a motor y a vela, pesca recreativa. No incluye el desarrollo urbano unido al turismo (se encuadra en desarrollo urbano).

<sup>5</sup> Ver el apartado explicativo relativo al Catálogo de medidas de mitigación.

#### Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA

Apartado del Plan en el que se identifica el problema<sup>6</sup>:

Resumen de las razones de la alteración o modificación<sup>7</sup>:

Los nuevos muelles del Puerto de Huelva permiten mayores calados que los existentes actualmente. Por otra parte, es necesario no sólo mantener los calados existentes para garantizar las condiciones de seguridad en la navegabilidad, sino que también es necesario adaptar los niveles de calado al tamaño de buques que la Autoridad Portuaria podrá recibir en los próximos años.

Es por ello que se plantea la ejecución de un dragado de profundización a fin de dar servicio a futuros nuevos buques y tráficos.

#### Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA

Razones que justifican la modificación [a) y b)]

a) Razones de interés público superior

- Salud humana
- Seguridad pública
- Consecuencias beneficiosas de primera importancia para el medio ambiente
- Otras razones imperativas de interés público: de naturaleza social o económica<sup>8</sup>

Explicar brevemente el criterio para considerar la modificación de interés público superior:

La ejecución de este proyecto es esencial para la actividad del Puerto de Huelva, un Puerto de Interés General del Estado considerado como tal en base al Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, debido a que:

- Se efectúan actividades comerciales marítimas internacionales.
- Sirve a industrias de importancia estratégica para la economía nacional.
- El volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcanzan niveles suficientemente relevantes y responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
- Por sus especiales condiciones técnicas y geográficas constituye un elemento esencial para la seguridad del tráfico marítimo.

En este sentido, al Puerto de Huelva se le reconoce una Zona de Servicio que incluye espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, así como espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. En concreto, la Zona de Servicio de Aguas es donde se realizan las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se prestan los servicios técnico-náuticos y donde tiene lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como donde se ubican las áreas de atraque, revido y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación, operaciones de dragado, y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales.

<sup>6</sup> Incluir referencia o vínculo a una dirección web con explicaciones más detalladas. Referencia a los estudios que acompañan a la ficha resumen.

<sup>7</sup> Ver apartado relativo a la fecha a partir de la cual es de aplicación el artículo 4.7 de la DMA

<sup>8</sup> En este caso, según la "Guidance document on Article 6(4) of the 'Habitats Directive' 92/43/EEC: Clarification of the concepts of: alternative solutions, imperative reasons of overriding public interest, compensatory measures, overall coherence, opinion of the Commission. January 2007", la opinión previa de la Comisión Europea es necesaria.

La magnitud de esta actividad económica la refleja el hecho de que el tráfico portuario haya superado en los últimos años 28 millones de toneladas anualmente (aproximadamente 2.000 buques), siendo los movimientos más importantes los de graneles líquidos como son productos petrolíferos y gas natural licuado, los graneles sólidos y mercancía general, entre otros.

Por último, esta actuación se enmarca en las líneas de Consolidación y Diversificación y Competitividad, respectivamente, del Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012-2017, con visión a 2022. Dicho Pla Estratégico constituye la base de los planes de gestión anuales y garantizará la coherencia y continuidad de la planificación en el Puerto de Huelva.

b) Los beneficios para la salud humana, para el mantenimiento de la seguridad humana o para el desarrollo sostenible que suponen las nuevas modificaciones o alteraciones **superan** a los beneficios para el medio ambiente y la sociedad de alcanzar los objetivos ambientales (Aguas superficiales: buen estado ecológico, buen potencial ecológico o no deterioro de muy buen estado ecológico; Aguas subterráneas: buen estado o no deterioro)

Las operaciones de dragado de profundización son necesarios en un Puerto de Interés General para garantizar la continuidad de la actividad del Puerto y su adaptación a los nuevos buques. Por tanto, su ejecución supera los beneficios sociales y medioambientales que se conseguirían de alcanzar los objetivos ambientales.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA			
Alternativas consideradas	¿Es significativamente mejor opción medioambiental? <sup>9</sup>	¿Es técnicamente inviable?	¿Su coste es desproporcionado?
Alternativa 0: No ejecución de dragado.	SI	SI	SI
Alternativa 0: Ejecución de dragado.	NO	NO	NO
En caso de que no haya alternativas, explicar los motivos:			
Resumen que justifique la selección de la alternativa <sup>10</sup> :			
<p>La no ejecución del dragado de profundización impediría garantizar las condiciones de seguridad para la navegación de nuevos buques, así como el desarrollo de una actividad de Interés General a la que se une la actividad de dos de los complejos industriales químico y petroquímico más importantes de España.</p> <p>Por otro lado la alternativa 0 es técnicamente inviable ya que de mantener las condiciones actuales, no sería posible atender las futuras demandas de calados.</p> <p>Además, el coste de la no ejecución causaría un impacto significativamente negativo para una actividad de Interés General como el Puerto de Huelva y los complejos industriales asentados en él.</p> <p>Respecto de la alternativa 1, la zona donde se proyecta la actuación es la única disponible, es decir, la Canal y Muelles de la Autoridad Portuaria de Huelva. Su coste económico no es desproporcionado y es técnicamente viable.</p>			

<sup>9</sup> Se tiene que justificar muy bien el porqué de no llevar a cabo las opciones ambientalmente más favorables a la opción elegida.

<sup>10</sup> Incluir el enlace al documento explicativo con la selección de la alternativa.

**Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA**

La aplicación de la modificación o alteración:

▪ ¿Excluye permanentemente o compromete el logro de los objetivos ambientales en otras masas de agua de la misma Demarcación?

Sí

No

▪ ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?

Sí

No

Observaciones:

No se excluye ni compromete el logro de los objetivos generales de la DMA en virtud del artículo 4 en otras masas de forma permanente dentro de la misma demarcación hidrográfica, por lo que se cumple la disposición del artículo 4.8 de la DMA y es de aplicación el artículo 4.7 para esta exención.

**Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA**

La aplicación de la modificación o alteración una vez tenidas en cuenta todas las previsiones del art. 4.7:

▪ ¿Garantiza el mismo nivel de protección que las normas comunitarias vigentes?

Sí

No

Observaciones:

Para garantizar el cumplimiento de las normas comunitarias vigentes se iniciarán los trámites de consulta ante el órgano ambiental a fin de determinar el alcance de la aplicación de la legislación vigente.

**Resumen de la evaluación de la modificación, nueva actividad o alteración:**

Ciclo de planificación de la modificación / nueva actividad / alteración <sup>11</sup>	2015-2021
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿tiene efectos transfronterizos?	<input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿se realiza en una zona protegida de la Red Natura 2000?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
¿Es viable la modificación / nueva actividad / alteración?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
<b>Breve explicación final de la evaluación<sup>12</sup></b>	
El trámite de consulta ambiental a iniciar, la actividad de servicio comercial de interés general que posibilitará la ampliación del Muelle Sur y la justificación expuesta en la presente ficha, garantizan el cumplimiento de los requisitos legales aplicables en materia ambiental.	

<sup>11</sup> Se consignará uno de los siguientes horizontes de planificación: 2009-2015; 2015-2021; 2021-2027 o 2027-2033. En los dos últimos casos, las fichas estarán sujetas a revisión en los ciclos de planificación posteriores.

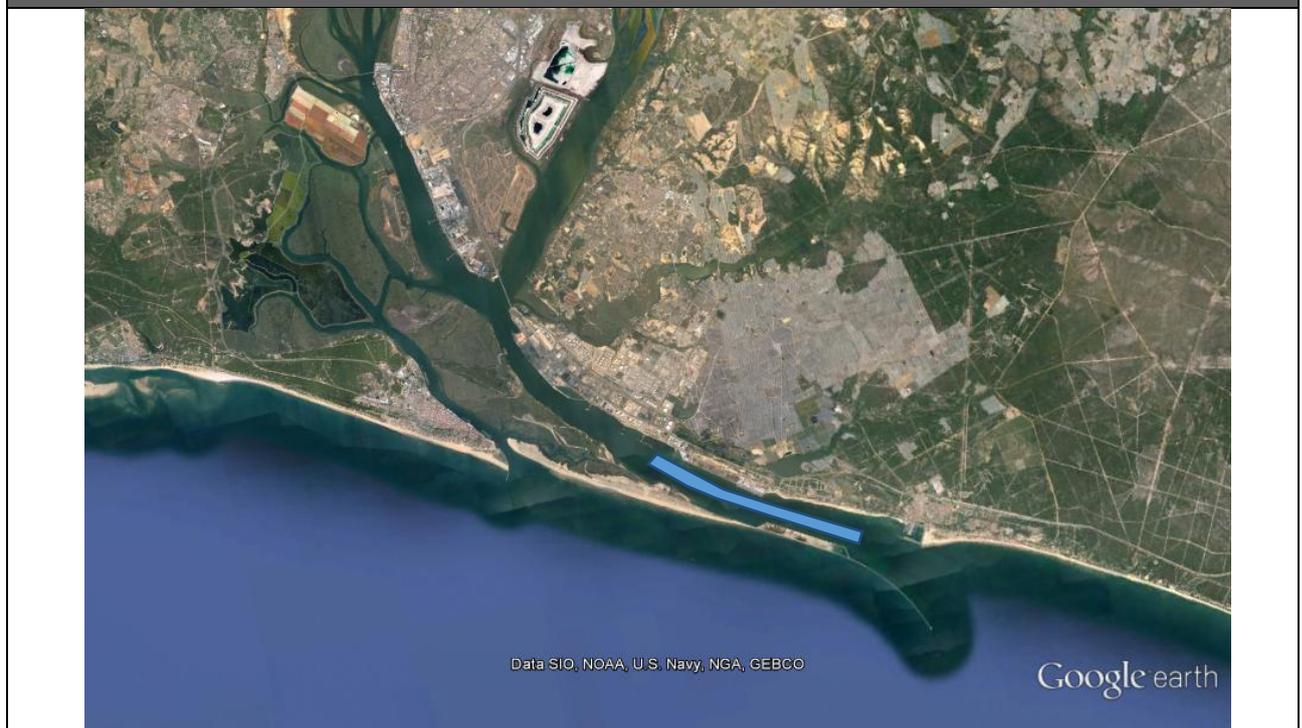
<sup>12</sup> Se incluirá una explicación sintética de las respuestas dadas a las cuestiones planteadas en este apartado de resumen, en la medida en que resulte necesario.



### 3. FICHA RESUMEN DE APLICACION DEL ARTÍCULO 4.7 PARA SU INCLUSIÓN EN EL PLAN

Identificación de la actuación sobre la que se aplica el artículo 4.7						
Código de la medida	Identificador del ciclo de planificación		<ID_PHC>			
	Código europeo de la demarcación hidrográfica		<EUDHCod>			
	Código único de la medida		<CodMedida>			
Nombre de la medida:	Dragado de profundización de la Canal del Puerto de Huelva 2.ª fase.					
Breve descripción:	Operación de dragado para el aumento del calado de las diferentes zonas de la canal de navegación de la Ría de Huelva, para mejorar la oferta portuaria, adaptando las aguas navegables al tamaño creciente de los buques mercantes.					
Situación:	<input checked="" type="checkbox"/> No iniciada	<input checked="" type="checkbox"/> En estudio				
	<input type="checkbox"/> En marcha	<input type="checkbox"/> Proyecto en elaboración				
	<input type="checkbox"/> Completada	<input type="checkbox"/> En licitación				
	<input type="checkbox"/> Descartada	<input type="checkbox"/> En ejecución				
Masas de agua afectadas:	Código	Categoría	Tipo (nº)	Nombre	Estado actual	Objetivo 2021
	ES064MSPF0044027	Muy modificada	1	Canal del Padre Santo 1	Peor que bueno	Peor que bueno

#### Mapa de localización de la actuación:



Supuesto de aplicación:		
Acción:	Resultado	
<input checked="" type="checkbox"/> Nuevas modificaciones de las características físicas de una masa de agua <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
	<input checked="" type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> No se alcanza el buen estado ecológico
		<input checked="" type="checkbox"/> No se alcanza el buen potencial ecológico
<input type="checkbox"/> Nuevas actividades de desarrollo humano sostenible <sup>2</sup>	<input type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> Se produce deterioro de muy buen estado a buen estado
<input type="checkbox"/> Alteración de nivel de una masa de agua	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
<b>Observaciones:</b> (*) Es importante precisar que, tal y como se detalla en las fichas de la masa de agua afectadas por esta actuación, esta actuación no provocará el deterioro de la masa de agua superficial, ni impedirá la consecución del objetivo, ya que se trata de una masa de agua muy modificada, donde la principal problemática ambiental se debe a la contaminación difusa por el drenaje ácido procedente de la cuenca minera, así como la industrialización en los años 60.  La Ría de Huelva se encuentra al sur de dicha provincia y se extiende entre las localidades de Huelva, Punta Umbría y Palos de la Frontera. Esta ría queda conformada por la confluencia de los ríos Odiel y Tinto, previa a su desembocadura en el océano Atlántico, pero influenciados por la dinámica mareal de este último.  La existencia de importantes yacimientos de sulfuros en las cuencas de ambos ríos, las peculiaridades climáticas de la cuenca de drenaje, la intensificación desde la segunda mitad del siglo XIX de distintas actividades mineras y las actividades portuarias e industriales que se desarrollan en el estuario, condicionan claramente el entorno natural, y tienen su reflejo en una importante degradación de las condiciones ambientales de este estuario.  Los ríos Tinto y Odiel atraviesan en su recorrido el denominado Cinturón Pirítico Ibérico, en el que durante siglos se ha desarrollado una importante actividad minera. Esta ha dado lugar al transporte, a través de dichos cauces, de altas concentraciones de metales hasta su desembocadura en la Ría.  Por otra parte, en los años 60 comienza a funcionar en la Ría de Huelva el denominado Polo de Desarrollo, compuesto por tres polígonos industriales: Punta del Sebo, Nuevo Puerto y Tartessos. El polo industrial de Huelva, constituye una de las zonas más industrializadas de Andalucía., y acoge en su mayor parte a industrias base, principalmente química y metalúrgica, con el fin de aprovechar, entre otros, los recursos mineros de la provincia. Este alto nivel de industrialización ha fomentado también la implantación de instalaciones de producción de energía para cubrir las necesidades de la zona.		

<sup>1</sup> Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas modificaciones a tener en cuenta.

<sup>2</sup> Se interpreta que aplica únicamente a masas de agua natural, no a muy modificadas o artificiales. Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas actividades de desarrollo humano sostenible.

Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración <sup>3</sup>	
Factor determinante	Uso
<input type="checkbox"/> Agricultura	<input type="checkbox"/> Drenaje de terrenos <input type="checkbox"/> Riego
<input type="checkbox"/> Energía	<input type="checkbox"/> Producción de energía hidroeléctrica <input type="checkbox"/> Producción de energía no hidroeléctrica
<input type="checkbox"/> Pesca y acuicultura	<input type="checkbox"/> Almacenamiento de agua para pesca o acuicultura
<input type="checkbox"/> Protección contra las inundaciones	<input type="checkbox"/> Regulación de caudales / laminación de avenidas <input type="checkbox"/> Mejora de capacidad de drenaje (alteración del canal, lecho o riberas)
<input type="checkbox"/> Industria	<input type="checkbox"/> Suministro de agua
<input type="checkbox"/> Turismo y ocio <sup>4</sup>	<input type="checkbox"/> Uso turístico o recreativo
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte	<input checked="" type="checkbox"/> Navegación / puertos
<input type="checkbox"/> Desarrollo urbano	<input type="checkbox"/> Suministro de agua potable <input type="checkbox"/> Otro uso
<input checked="" type="checkbox"/> Otro	<input checked="" type="checkbox"/> Crecimiento socioeconómico
Observaciones: Posición geoestratégica, modificación de la estructura y tipo de tráfico.	Observaciones: Impulso a la actividad económica a la que da soporte el puerto: comercio, industria, transporte de pasajeros, ocio, etc.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA		
¿Se han dado todos los pasos posibles para <b>mitigar</b> el impacto sobre el estado?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	
Lista de medidas de mitigación <sup>5</sup> en marcha o previstas	Prevista	En marcha
Estudio de impacto ambiental	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan Interior de Contingencias.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Recogida de aguas en los muelles Ing. J. Gonzalo y C. de Palos.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conexión del saneamiento del Muelle Sur a la red básica.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estación de tratamiento de aguas en los muelles.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nuevo colector de aguas pluviales en el Muelle Ingeniero Juan Gonzalo.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seguimiento de las funciones ecológicas de las marismas restauradas en la margen izquierda de la ría del Odiel.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prevención y control de emergencias e incidencias que afecten a la calidad de las aguas (Proyecto Safe & Green Port).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estudio de alternativas de gestión de los materiales de dragado contaminados.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:		

<sup>3</sup> Preferentemente, incluir una sola opción de factor determinante (a lo sumo dos) por cada prioridad, atendiendo a la motivación principal de la nueva actuación o modificación. Ídem para el apartado de uso.

La Guía de reporting v4.9 en su apartado 7.7 establece como lista tasada de nuevas modificaciones: Hydropower plants / Flood protection schemes / Navigation projects / Impoundment for drinking water supply / Other. Sin embargo el apartado 7.3.3.3 de la misma solicita la relación de cada excepción con su driver con una lista detallada. Además en el Anexo 8.i. hay una lista de usos del agua a efectos de considerar una masa como muy modificada (art 4.3) la lista que se presenta es una mezcla de todas ellas.

<sup>4</sup> Incluye el baño, la navegación recreativa a motor y a vela, pesca recreativa. No incluye el desarrollo urbano unido al turismo (se encuadra en desarrollo urbano).

<sup>5</sup> Ver el apartado explicativo relativo al Catálogo de medidas de mitigación.

#### Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA

Apartado del Plan en el que se identifica el problema<sup>6</sup>:

Resumen de las razones de la alteración o modificación<sup>7</sup>:

Los nuevos muelles del Puerto de Huelva permiten mayores calados que los existentes actualmente. Por otra parte, es necesario no sólo mantener los calados existentes para garantizar las condiciones de seguridad en la navegabilidad, sino que también es necesario adaptar los niveles de calado al tamaño de buques que la Autoridad Portuaria podrá recibir en los próximos años.

Es por ello que se plantea la ejecución de un dragado de profundización a fin de dar servicio a futuros nuevos buques y tráficos.

#### Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA

Razones que justifican la modificación [a) y b)]

a) Razones de interés público superior

- Salud humana
- Seguridad pública
- Consecuencias beneficiosas de primera importancia para el medio ambiente
- Otras razones imperativas de interés público: de naturaleza social o económica<sup>8</sup>

Explicar brevemente el criterio para considerar la modificación de interés público superior:

La ejecución de este proyecto es esencial para la actividad del Puerto de Huelva, un Puerto de Interés General del Estado considerado como tal en base al Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, debido a que:

- Se efectúan actividades comerciales marítimas internacionales.
- Sirve a industrias de importancia estratégica para la economía nacional.
- El volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcanzan niveles suficientemente relevantes y responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
- Por sus especiales condiciones técnicas y geográficas constituye un elemento esencial para la seguridad del tráfico marítimo.

En este sentido, al Puerto de Huelva se le reconoce una Zona de Servicio que incluye espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, así como espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. En concreto, la Zona de Servicio de Aguas es donde se realizan las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se prestan los servicios técnico-náuticos y donde tiene lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como donde se ubican las áreas de atraque, viro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación, operaciones de dragado, y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales.

<sup>6</sup> Incluir referencia o vínculo a una dirección web con explicaciones más detalladas. Referencia a los estudios que acompañan a la ficha resumen.

<sup>7</sup> Ver apartado relativo a la fecha a partir de la cual es de aplicación el artículo 4.7 de la DMA

<sup>8</sup> En este caso, según la "Guidance document on Article 6(4) of the 'Habitats Directive' 92/43/EEC: Clarification of the concepts of: alternative solutions, imperative reasons of overriding public interest, compensatory measures, overall coherence, opinion of the Commission. January 2007", la opinión previa de la Comisión Europea es necesaria.

La magnitud de esta actividad económica la refleja el hecho de que el tráfico portuario haya superado en los últimos años 28 millones de toneladas anualmente (aproximadamente 2.000 buques), siendo los movimientos más importantes los de graneles líquidos como son productos petrolíferos y gas natural licuado, los graneles sólidos y mercancía general, entre otros.

Por último, esta actuación se enmarca en las líneas de Consolidación y Diversificación y Competitividad, respectivamente, del Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012-2017, con visión a 2022. Dicho Pla Estratégico constituye la base de los planes de gestión anuales y garantizará la coherencia y continuidad de la planificación en el Puerto de Huelva.

b) Los beneficios para la salud humana, para el mantenimiento de la seguridad humana o para el desarrollo sostenible que suponen las nuevas modificaciones o alteraciones **superan** a los beneficios para el medio ambiente y la sociedad de alcanzar los objetivos ambientales (Aguas superficiales: buen estado ecológico, buen potencial ecológico o no deterioro de muy buen estado ecológico; Aguas subterráneas: buen estado o no deterioro)

Las operaciones de dragado de profundización son necesarios en un Puerto de Interés General para garantizar la continuidad de la actividad del Puerto y su adaptación a los nuevos buques. Por tanto, su ejecución supera los beneficios sociales y medioambientales que se conseguirían de alcanzar los objetivos ambientales.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA			
Alternativas consideradas	¿Es significativamente mejor opción medioambiental? <sup>9</sup>	¿Es técnicamente inviable?	¿Su coste es desproporcionado?
Alternativa 0: No ejecución de dragado.	SI	SI	SI
Alternativa 0: Ejecución de dragado.	NO	NO	NO
En caso de que no haya alternativas, explicar los motivos:			
Resumen que justifique la selección de la alternativa <sup>10</sup> :			
<p>La no ejecución del dragado de profundización impediría garantizar las condiciones de seguridad para la navegación de nuevos buques, así como el desarrollo de una actividad de Interés General a la que se une la actividad de dos de los complejos industriales químico y petroquímico más importantes de España.</p> <p>Por otro lado la alternativa 0 es técnicamente inviable ya que de mantener las condiciones actuales, no sería posible atender las futuras demandas de calados.</p> <p>Además, el coste de la no ejecución causaría un impacto significativamente negativo para una actividad de Interés General como el Puerto de Huelva y los complejos industriales asentados en él.</p> <p>Respecto de la alternativa 1, la zona donde se proyecta la actuación es la única disponible, es decir, la Canal y Muelles de la Autoridad Portuaria de Huelva. Su coste económico no es desproporcionado y es técnicamente viable.</p>			

<sup>9</sup> Se tiene que justificar muy bien el porqué de no llevar a cabo las opciones ambientalmente más favorables a la opción elegida.

<sup>10</sup> Incluir el enlace al documento explicativo con la selección de la alternativa.

**Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA**

La aplicación de la modificación o alteración:

▪ ¿Excluye permanentemente o compromete el logro de los objetivos ambientales en otras masas de agua de la misma Demarcación?

Sí

No

▪ ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?

Sí

No

Observaciones:

No se excluye ni compromete el logro de los objetivos generales de la DMA en virtud del artículo 4 en otras masas de forma permanente dentro de la misma demarcación hidrográfica, por lo que se cumple la disposición del artículo 4.8 de la DMA y es de aplicación el artículo 4.7 para esta exención.

**Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA**

La aplicación de la modificación o alteración una vez tenidas en cuenta todas las previsiones del art. 4.7:

▪ ¿Garantiza el mismo nivel de protección que las normas comunitarias vigentes?

Sí

No

Observaciones:

Para garantizar el cumplimiento de las normas comunitarias vigentes se iniciarán los trámites de consulta ante el órgano ambiental a fin de determinar el alcance de la aplicación de la legislación vigente.

## Resumen de la evaluación de la modificación, nueva actividad o alteración:

Ciclo de planificación de la modificación / nueva actividad / alteración <sup>11</sup>	2015-2021
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿tiene efectos transfronterizos?	<input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿se realiza en una zona protegida de la Red Natura 2000?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
¿Es viable la modificación / nueva actividad / alteración?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Breve explicación final de la evaluación <sup>12</sup>	
<p>El trámite de consulta ambiental a iniciar, la actividad de servicio comercial de interés general que posibilitará la ampliación del Muelle Sur y la justificación expuesta en la presente ficha, garantizan el cumplimiento de los requisitos legales aplicables en materia ambiental.</p>	

<sup>11</sup> Se consignará uno de los siguientes horizontes de planificación: 2009-2015; 2015-2021; 2021-2027 o 2027-2033. En los dos últimos casos, las fichas estarán sujetas a revisión en los ciclos de planificación posteriores.

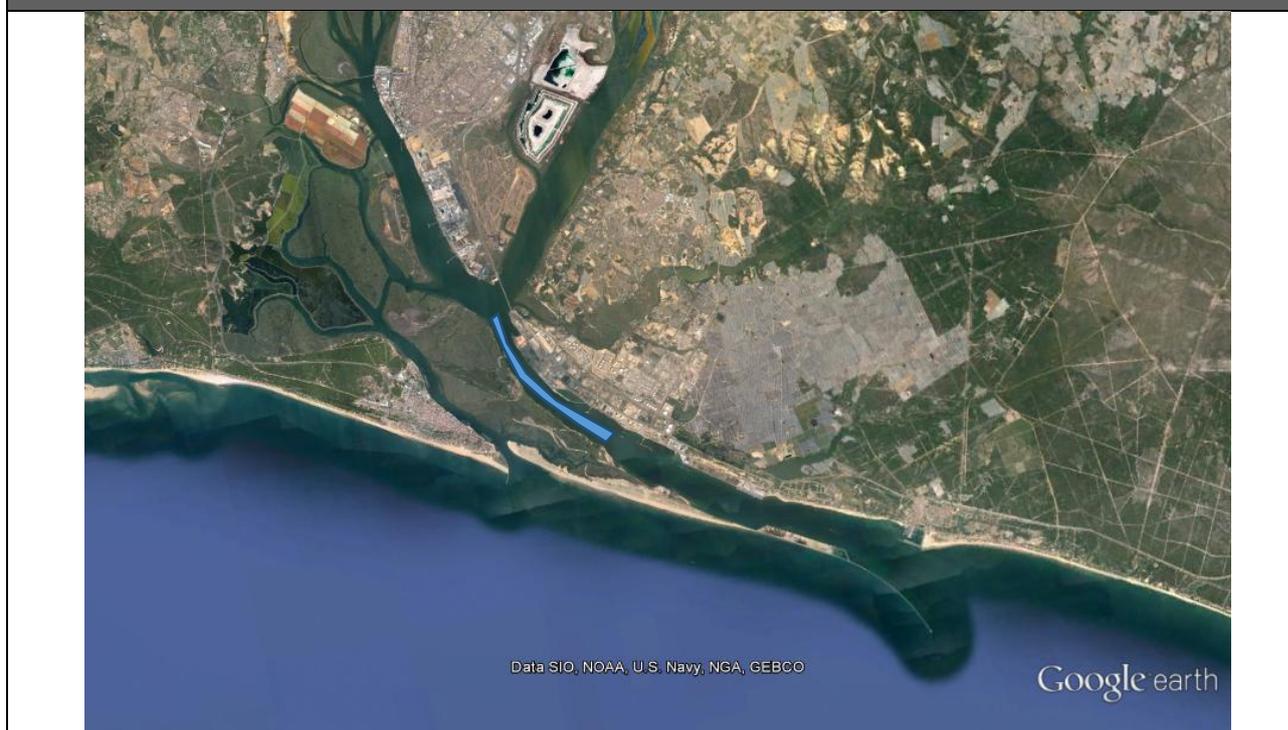
<sup>12</sup> Se incluirá una explicación sintética de las respuestas dadas a las cuestiones planteadas en este apartado de resumen, en la medida en que resulte necesario.



### 3. FICHA RESUMEN DE APLICACION DEL ARTÍCULO 4.7 PARA SU INCLUSIÓN EN EL PLAN

Identificación de la actuación sobre la que se aplica el artículo 4.7						
Código de la medida	Identificador del ciclo de planificación		<ID_PHC>			
	Código europeo de la demarcación hidrográfica		<EUDHCod>			
	Código único de la medida		<CodMedida>			
Nombre de la medida:	Dragado de profundización de la Canal del Puerto de Huelva 3.ª fase.					
Breve descripción:	Operación de dragado para el aumento del calado de las diferentes zonas de la canal de navegación de la Ría de Huelva, para mejorar la oferta portuaria, adaptando las aguas navegables al tamaño creciente de los buques mercantes.					
Situación:	<input checked="" type="checkbox"/> No iniciada	<input checked="" type="checkbox"/> En estudio				
	<input type="checkbox"/> En marcha	<input type="checkbox"/> Proyecto en elaboración				
	<input type="checkbox"/> Completada	<input type="checkbox"/> En licitación				
	<input type="checkbox"/> Descartada	<input type="checkbox"/> En ejecución				
Masas de agua afectadas:	Código	Categoría	Tipo (nº)	Nombre	Estado actual	Objetivo 2021
	ES064MSPF0044027	Muy modificada	1	Canal del Padre Santo 1	Peor que bueno	Peor que bueno
	ES064MSPF0044028	Muy modificada	1	Canal del Padre Santo 2 (Marismas del Odiel-Punta de la Canaleta)	Peor que bueno	Peor que bueno

Mapa de localización de la actuación:



Supuesto de aplicación:		
Acción:	Resultado	
<input checked="" type="checkbox"/> Nuevas modificaciones de las características físicas de una masa de agua <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
	<input checked="" type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> No se alcanza el buen estado ecológico
		<input checked="" type="checkbox"/> No se alcanza el buen potencial ecológico
<input type="checkbox"/> Nuevas actividades de desarrollo humano sostenible <sup>2</sup>	<input type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> Se produce deterioro de muy buen estado a buen estado
<input type="checkbox"/> Alteración de nivel de una masa de agua	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
<b>Observaciones:</b> (*) Es importante precisar que, tal y como se detalla en las fichas de la masa de agua afectadas por esta actuación, esta actuación no provocará el deterioro de la masa de agua superficial, ni impedirá la consecución del objetivo, ya que se trata de una masa de agua muy modificada, donde la principal problemática ambiental se debe a la contaminación difusa por el drenaje ácido procedente de la cuenca minera, así como la industrialización en los años 60.  La Ría de Huelva se encuentra al sur de dicha provincia y se extiende entre las localidades de Huelva, Punta Umbría y Palos de la Frontera. Esta ría queda conformada por la confluencia de los ríos Odiel y Tinto, previa a su desembocadura en el océano Atlántico, pero influenciados por la dinámica mareal de este último.  La existencia de importantes yacimientos de sulfuros en las cuencas de ambos ríos, las peculiaridades climáticas de la cuenca de drenaje, la intensificación desde la segunda mitad del siglo XIX de distintas actividades mineras y las actividades portuarias e industriales que se desarrollan en el estuario, condicionan claramente el entorno natural, y tienen su reflejo en una importante degradación de las condiciones ambientales de este estuario.  Los ríos Tinto y Odiel atraviesan en su recorrido el denominado Cinturón Pirítico Ibérico, en el que durante siglos se ha desarrollado una importante actividad minera. Esta ha dado lugar al transporte, a través de dichos cauces, de altas concentraciones de metales hasta su desembocadura en la Ría.  Por otra parte, en los años 60 comienza a funcionar en la Ría de Huelva el denominado Polo de Desarrollo, compuesto por tres polígonos industriales: Punta del Sebo, Nuevo Puerto y Tartessos. El polo industrial de Huelva, constituye una de las zonas más industrializadas de Andalucía., y acoge en su mayor parte a industrias base, principalmente química y metalúrgica, con el fin de aprovechar, entre otros, los recursos mineros de la provincia. Este alto nivel de industrialización ha fomentado también la implantación de instalaciones de producción de energía para cubrir las necesidades de la zona.		

<sup>1</sup> Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas modificaciones a tener en cuenta.

<sup>2</sup> Se interpreta que aplica únicamente a masas de agua natural, no a muy modificadas o artificiales. Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas actividades de desarrollo humano sostenible.

Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración <sup>3</sup>	
Factor determinante	Uso
<input type="checkbox"/> Agricultura	<input type="checkbox"/> Drenaje de terrenos <input type="checkbox"/> Riego
<input type="checkbox"/> Energía	<input type="checkbox"/> Producción de energía hidroeléctrica <input type="checkbox"/> Producción de energía no hidroeléctrica
<input type="checkbox"/> Pesca y acuicultura	<input type="checkbox"/> Almacenamiento de agua para pesca o acuicultura
<input type="checkbox"/> Protección contra las inundaciones	<input type="checkbox"/> Regulación de caudales / laminación de avenidas <input type="checkbox"/> Mejora de capacidad de drenaje (alteración del canal, lecho o riberas)
<input type="checkbox"/> Industria	<input type="checkbox"/> Suministro de agua
<input type="checkbox"/> Turismo y ocio <sup>4</sup>	<input type="checkbox"/> Uso turístico o recreativo
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte	<input checked="" type="checkbox"/> Navegación / puertos
<input type="checkbox"/> Desarrollo urbano	<input type="checkbox"/> Suministro de agua potable <input type="checkbox"/> Otro uso
<input checked="" type="checkbox"/> Otro	<input checked="" type="checkbox"/> Crecimiento socioeconómico
Observaciones: Posición geoestratégica, modificación de la estructura y tipo de tráfico.	Observaciones: Impulso a la actividad económica a la que da soporte el puerto: comercio, industria, transporte de pasajeros, ocio, etc.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA		
¿Se han dado todos los pasos posibles para <b>mitigar</b> el impacto sobre el estado?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	
Lista de medidas de mitigación <sup>5</sup> en marcha o previstas	Prevista	En marcha
Estudio de impacto ambiental	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan Interior de Contingencias.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Recogida de aguas en los muelles Ing. J. Gonzalo y C. de Palos.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conexión del saneamiento del Muelle Sur a la red básica.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estación de tratamiento de aguas en los muelles.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nuevo colector de aguas pluviales en el Muelle Ingeniero Juan Gonzalo.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seguimiento de las funciones ecológicas de las marismas restauradas en la margen izquierda de la ría del Odiel.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prevención y control de emergencias e incidencias que afecten a la calidad de las aguas (Proyecto Safe & Green Port).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estudio de alternativas de gestión de los materiales de dragado contaminados.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:		

<sup>3</sup> Preferentemente, incluir una sola opción de factor determinante (a lo sumo dos) por cada prioridad, atendiendo a la motivación principal de la nueva actuación o modificación. Ídem para el apartado de uso.

La Guía de reporting v4.9 en su apartado 7.7 establece como lista tasada de nuevas modificaciones: Hydropower plants / Flood protection schemes / Navigation projects / Impoundment for drinking water supply / Other. Sin embargo el apartado 7.3.3.3 de la misma solicita la relación de cada excepción con su driver con una lista detallada. Además en el Anexo 8.i. hay una lista de usos del agua a efectos de considerar una masa como muy modificada (art 4.3) la lista que se presenta es una mezcla de todas ellas.

<sup>4</sup> Incluye el baño, la navegación recreativa a motor y a vela, pesca recreativa. No incluye el desarrollo urbano unido al turismo (se encuadra en desarrollo urbano).

<sup>5</sup> Ver el apartado explicativo relativo al Catálogo de medidas de mitigación.

#### Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA

Apartado del Plan en el que se identifica el problema<sup>6</sup>:

Resumen de las razones de la alteración o modificación<sup>7</sup>:

Los nuevos muelles del Puerto de Huelva permiten mayores calados que los existentes actualmente. Por otra parte, es necesario no sólo mantener los calados existentes para garantizar las condiciones de seguridad en la navegabilidad, sino que también es necesario adaptar los niveles de calado al tamaño de buques que la Autoridad Portuaria podrá recibir en los próximos años.

Es por ello que se plantea la ejecución de un dragado de profundización a fin de dar servicio a futuros nuevos buques y tráficos.

#### Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA

Razones que justifican la modificación [a) y b)]

a) Razones de interés público superior

- Salud humana
- Seguridad pública
- Consecuencias beneficiosas de primera importancia para el medio ambiente
- Otras razones imperativas de interés público: de naturaleza social o económica<sup>8</sup>

Explicar brevemente el criterio para considerar la modificación de interés público superior:

La ejecución de este proyecto es esencial para la actividad del Puerto de Huelva, un Puerto de Interés General del Estado considerado como tal en base al Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, debido a que:

- Se efectúan actividades comerciales marítimas internacionales.
- Sirve a industrias de importancia estratégica para la economía nacional.
- El volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcanzan niveles suficientemente relevantes y responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
- Por sus especiales condiciones técnicas y geográficas constituye un elemento esencial para la seguridad del tráfico marítimo.

En este sentido, al Puerto de Huelva se le reconoce una Zona de Servicio que incluye espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, así como espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. En concreto, la Zona de Servicio de Aguas es donde se realizan las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se prestan los servicios técnico-náuticos y donde tiene lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como donde se ubican las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación, operaciones de dragado, y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales.

<sup>6</sup> Incluir referencia o vínculo a una dirección web con explicaciones más detalladas. Referencia a los estudios que acompañan a la ficha resumen.

<sup>7</sup> Ver apartado relativo a la fecha a partir de la cual es de aplicación el artículo 4.7 de la DMA

<sup>8</sup> En este caso, según la "Guidance document on Article 6(4) of the 'Habitats Directive' 92/43/EEC: Clarification of the concepts of: alternative solutions, imperative reasons of overriding public interest, compensatory measures, overall coherence, opinion of the Commission. January 2007", la opinión previa de la Comisión Europea es necesaria.

La magnitud de esta actividad económica la refleja el hecho de que el tráfico portuario haya superado en los últimos años 28 millones de toneladas anualmente (aproximadamente 2.000 buques), siendo los movimientos más importantes los de graneles líquidos como son productos petrolíferos y gas natural licuado, los graneles sólidos y mercancía general, entre otros.

Por último, esta actuación se enmarca en las líneas de Consolidación y Diversificación y Competitividad, respectivamente, del Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012-2017, con visión a 2022. Dicho Pla Estratégico constituye la base de los planes de gestión anuales y garantizará la coherencia y continuidad de la planificación en el Puerto de Huelva.

b) Los beneficios para la salud humana, para el mantenimiento de la seguridad humana o para el desarrollo sostenible que suponen las nuevas modificaciones o alteraciones **superan** a los beneficios para el medio ambiente y la sociedad de alcanzar los objetivos ambientales (Aguas superficiales: buen estado ecológico, buen potencial ecológico o no deterioro de muy buen estado ecológico; Aguas subterráneas: buen estado o no deterioro)

Las operaciones de dragado de profundización son necesarios en un Puerto de Interés General para garantizar la continuidad de la actividad del Puerto y su adaptación a los nuevos buques. Por tanto, su ejecución supera los beneficios sociales y medioambientales que se conseguirían de alcanzar los objetivos ambientales.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA			
Alternativas consideradas	¿Es significativamente mejor opción medioambiental? <sup>9</sup>	¿Es técnicamente inviable?	¿Su coste es desproporcionado?
Alternativa 0: No ejecución de dragado.	SI	SI	SI
Alternativa 0: Ejecución de dragado.	NO	NO	NO
En caso de que no haya alternativas, explicar los motivos:			
Resumen que justifique la selección de la alternativa <sup>10</sup> :			
<p>La no ejecución del dragado de profundización impediría garantizar las condiciones de seguridad para la navegación de nuevos buques, así como el desarrollo de una actividad de Interés General a la que se une la actividad de dos de los complejos industriales químico y petroquímico más importantes de España.</p> <p>Por otro lado la alternativa 0 es técnicamente inviable ya que de mantener las condiciones actuales, no sería posible atender las futuras demandas de calados.</p> <p>Además, el coste de la no ejecución causaría un impacto significativamente negativo para una actividad de Interés General como el Puerto de Huelva y los complejos industriales asentados en él.</p> <p>Respecto de la alternativa 1, la zona donde se proyecta la actuación es la única disponible, es decir, la Canal y Muelles de la Autoridad Portuaria de Huelva. Su coste económico no es desproporcionado y es técnicamente viable.</p>			

<sup>9</sup> Se tiene que justificar muy bien el porqué de no llevar a cabo las opciones ambientalmente más favorables a la opción elegida.

<sup>10</sup> Incluir el enlace al documento explicativo con la selección de la alternativa.

**Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA**

La aplicación de la modificación o alteración:

▪ ¿Excluye permanentemente o compromete el logro de los objetivos ambientales en otras masas de agua de la misma Demarcación?

Sí

No

▪ ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?

Sí

No

Observaciones:

No se excluye ni compromete el logro de los objetivos generales de la DMA en virtud del artículo 4 en otras masas de forma permanente dentro de la misma demarcación hidrográfica, por lo que se cumple la disposición del artículo 4.8 de la DMA y es de aplicación el artículo 4.7 para esta exención.

**Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA**

La aplicación de la modificación o alteración una vez tenidas en cuenta todas las previsiones del art. 4.7:

▪ ¿Garantiza el mismo nivel de protección que las normas comunitarias vigentes?

Sí

No

Observaciones:

Para garantizar el cumplimiento de las normas comunitarias vigentes se iniciarán los trámites de consulta ante el órgano ambiental a fin de determinar el alcance de la aplicación de la legislación vigente.

## Resumen de la evaluación de la modificación, nueva actividad o alteración:

Ciclo de planificación de la modificación / nueva actividad / alteración <sup>11</sup>	2015-2021
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿tiene efectos transfronterizos?	<input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿se realiza en una zona protegida de la Red Natura 2000?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
¿Es viable la modificación / nueva actividad / alteración?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Breve explicación final de la evaluación <sup>12</sup>	
<p>El trámite de consulta ambiental a iniciar, la actividad de servicio comercial de interés general que posibilitará la ampliación del Muelle Sur y la justificación expuesta en la presente ficha, garantizan el cumplimiento de los requisitos legales aplicables en materia ambiental.</p>	

<sup>11</sup> Se consignará uno de los siguientes horizontes de planificación: 2009-2015; 2015-2021; 2021-2027 o 2027-2033. En los dos últimos casos, las fichas estarán sujetas a revisión en los ciclos de planificación posteriores.

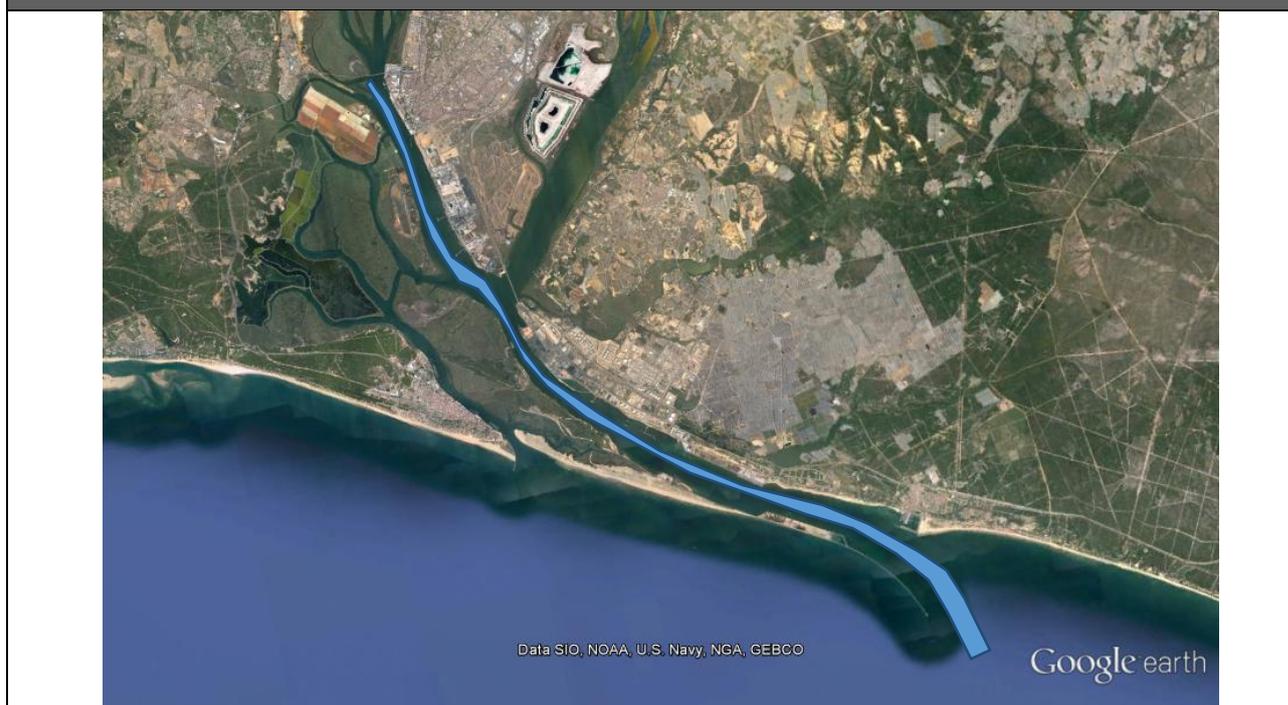
<sup>12</sup> Se incluirá una explicación sintética de las respuestas dadas a las cuestiones planteadas en este apartado de resumen, en la medida en que resulte necesario.



### 3. FICHA RESUMEN DE APLICACION DEL ARTÍCULO 4.7 PARA SU INCLUSIÓN EN EL PLAN

Identificación de la actuación sobre la que se aplica el artículo 4.7						
Código de la medida	Identificador del ciclo de planificación	<ID_PHC>				
	Código europeo de la demarcación hidrográfica	<EUDHCod>				
	Código único de la medida	<CodMedida>				
Nombre de la medida:	Dragado de mantenimiento del Puerto de Huelva.					
Breve descripción:	Operación de dragado para el mantenimiento del calado de las diferentes zonas de la canal de navegación de la Ría de Huelva, Muelles de Servicio y terminales, para garantizar las condiciones de seguridad en la navegación de buques y de acceso a los Muelles de Servicio y terminales.					
Situación:	<input checked="" type="checkbox"/> No iniciada	<input type="checkbox"/> En estudio				
	<input type="checkbox"/> En marcha	<input checked="" type="checkbox"/> Proyecto en elaboración				
	<input type="checkbox"/> Completada	<input type="checkbox"/> En licitación				
	<input type="checkbox"/> Descartada	<input type="checkbox"/> En ejecución				
Masas de agua afectadas:	Código	Categoría	Tipo (nº)	Nombre	Estado actual	Objetivo 2021
	ES064MSPF0044027	Muy modificada	1	Canal del Padre Santo 1	Peor que bueno	Peor que bueno
	ES064MSPF0044028	Muy modificada	1	Canal del Padre Santo 2 (Marismas del Odiel-Punta de la Canaleta)	Peor que bueno	Peor que bueno
	ES064MSPF0044034	Muy modificada	1	Río Odiel 2 (Puerto de Huelva)	Peor que bueno	Peor que bueno
	ES064MSPF0044022	Muy modificada	4	1500 m antes de la punta del Espigón de Huelva-Mazagón	Peor que bueno	Peor que bueno

#### Mapa de localización de la actuación:



Supuesto de aplicación:		
Acción:	Resultado	
<input type="checkbox"/> Nuevas modificaciones de las características físicas de una masa de agua <sup>1</sup> (*)	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
	<input type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> No se alcanza el buen estado ecológico
		<input type="checkbox"/> No se alcanza el buen potencial ecológico
<input type="checkbox"/> Nuevas actividades de desarrollo humano sostenible <sup>2</sup>	<input type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> Se produce deterioro de muy buen estado a buen estado
<input type="checkbox"/> Alteración de nivel de una masa de agua	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
Observaciones:		
(*) La presente ficha se elabora ya que en base al documento "Instrucción de la Directora General del agua para justificar la exención al logro de los objetivos ambientales por causa de nuevas modificaciones de las características físicas de una masa de agua superficial o alteraciones en el nivel piezométrico en las masas de agua subterránea (borrador: 30/7/15)", ya que el "Umbral para identificación preliminar como HMWB" de los dragados portuarios (500.000 m <sup>3</sup> en 5 años) supera lo establecido para el dragado de mantenimiento en el Puerto de Huelva.		
No obstante, se considera que esta actuación al no tratarse de una actuación puntual sino que se trata de dragados periódicos, no producirá alteración o modificación nueva en las masas de agua.		

Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración <sup>3</sup>	
Factor determinante	Uso
<input type="checkbox"/> Agricultura	<input type="checkbox"/> Drenaje de terrenos
	<input type="checkbox"/> Riego
<input type="checkbox"/> Energía	<input type="checkbox"/> Producción de energía hidroeléctrica
	<input type="checkbox"/> Producción de energía no hidroeléctrica
<input type="checkbox"/> Pesca y acuicultura	<input type="checkbox"/> Almacenamiento de agua para pesca o acuicultura
	<input type="checkbox"/> Regulación de caudales / laminación de avenidas
<input type="checkbox"/> Protección contra las inundaciones	<input type="checkbox"/> Mejora de capacidad de drenaje (alteración del canal, lecho o riberas)
	<input type="checkbox"/> Suministro de agua
<input type="checkbox"/> Industria	<input type="checkbox"/> Suministro de agua
<input type="checkbox"/> Turismo y ocio <sup>4</sup>	<input type="checkbox"/> Uso turístico o recreativo
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte	<input checked="" type="checkbox"/> Navegación / puertos
<input type="checkbox"/> Desarrollo urbano	<input type="checkbox"/> Suministro de agua potable
	<input type="checkbox"/> Otro uso
<input checked="" type="checkbox"/> Otro	<input checked="" type="checkbox"/> Crecimiento socioeconómico
Observaciones: Posición geoestratégica, modificación de la estructura y tipo de tráfico.	Observaciones: Impulso a la actividad económica a la que da soporte el puerto: comercio, industria, transporte de pasajeros, ocio, etc.

<sup>1</sup> Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas modificaciones a tener en cuenta.

<sup>2</sup> Se interpreta que aplica únicamente a masas de agua natural, no a muy modificadas o artificiales. Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas actividades de desarrollo humano sostenible.

<sup>3</sup> Preferentemente, incluir una sola opción de factor determinante (a lo sumo dos) por cada prioridad, atendiendo a la motivación principal de la nueva actuación o modificación. Ídem para el apartado de uso.

La Guía de reporting v4.9 en su apartado 7.7 establece como lista tasada de nuevas modificaciones: Hydropower plants / Flood protection schemes / Navigation projects / Impoundment for drinking water supply / Other. Sin embargo el apartado 7.3.3.3 de la misma solicita la relación de cada excepción con su driver con una lista detallada. Además en el Anexo 8.i. hay una lista de usos del agua a efectos de considerar una masa como muy modificada (art 4.3) la lista que se presenta es una mezcla de todas ellas.

<sup>4</sup> Incluye el baño, la navegación recreativa a motor y a vela, pesca recreativa. No incluye el desarrollo urbano unido al turismo (se encuadra en desarrollo urbano).

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA		
¿Se han dado todos los pasos posibles para <b>mitigar</b> el impacto sobre el estado?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	
Lista de medidas de mitigación <sup>5</sup> en marcha o previstas	Prevista	En marcha
Estudio de impacto ambiental	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Plan Interior de Contingencias.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Recogida de aguas en los muelles Ing. J. Gonzalo y C. de Palos.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conexión del saneamiento del Muelle Sur a la red básica.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estación de tratamiento de aguas en los muelles.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nuevo colector de aguas pluviales en el Muelle Ingeniero Juan Gonzalo.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seguimiento de las funciones ecológicas de las marismas restauradas en la margen izquierda de la ría del Odiel.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prevención y control de emergencias e incidencias que afecten a la calidad de las aguas (Proyecto Safe & Green Port).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estudio de alternativas de gestión de los materiales de dragado contaminados.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:		

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA
Apartado del Plan en el que se identifica el problema <sup>6</sup> :
Resumen de las razones de la alteración o modificación <sup>7</sup> :
<p>Los muelles y pantalanés del Puerto de Huelva están emplazados en la margen izquierda del río Odiel hasta su confluencia con el río Tinto, y en la misma margen de la Ría conjunta de ambos ríos, desde su confluencia hacia la desembocadura.</p> <p>Las características de los terrenos atravesados por los ríos Tinto y Odiel provocan el transporte fluvial de gran cantidad de materiales en suspensión, produciendo importantes aterramientos en las zonas portuarias, especialmente en periodos de fuertes temporales. Esto unido al aporte de la propia dinámica litoral, provoca la necesidad de que el Puerto de Huelva deba realizar dragados periódicamente para garantizar el mantenimiento de los calados tanto en los Muelles como en la Canal navegable.</p> <p>En el Puerto de Huelva es necesario mantener los calados existentes para garantizar las condiciones de seguridad en la navegabilidad, así como el acceso a Muelles de Servicio y terminales. Para ello es necesario ejecutar periódicamente operaciones de dragado de mantenimiento.</p> <p>En este sentido, es una actuación que no introduce una alteración puntual de las masas de aguas, sino que es una actuación recogida en el Plan Hidrológico como necesaria y de carácter permanente.</p>

<sup>5</sup> Ver el apartado explicativo relativo al Catálogo de medidas de mitigación.

<sup>6</sup> Incluir referencia o vínculo a una dirección web con explicaciones más detalladas. Referencia a los estudios que acompañan a la ficha resumen.

<sup>7</sup> Ver apartado relativo a la fecha a partir de la cual es de aplicación el artículo 4.7 de la DMA

**Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA**

**Razones que justifican la modificación [a) y b)]**

a) Razones de interés público superior

- Salud humana
- Seguridad pública
- Consecuencias beneficiosas de primera importancia para el medio ambiente
- Otras razones imperativas de interés público: de naturaleza social o económica<sup>8</sup>

Explicar brevemente el criterio para considerar la modificación de interés público superior:

La ejecución de este proyecto es esencial para la actividad del Puerto de Huelva, un Puerto de Interés General del Estado considerado como tal en base al Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, debido a que:

- Se efectúan actividades comerciales marítimas internacionales.
- Sirve a industrias de importancia estratégica para la economía nacional.
- El volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcanzan niveles suficientemente relevantes y responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
- Por sus especiales condiciones técnicas y geográficas constituye un elemento esencial para la seguridad del tráfico marítimo.

En este sentido, al Puerto de Huelva se le reconoce una Zona de Servicio que incluye espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, así como espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. En concreto, la Zona de Servicio de Aguas es donde se realizan las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se prestan los servicios técnico-náuticos y donde tiene lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como donde se ubican las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación, operaciones de dragado, y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales.

La magnitud de esta actividad económica la refleja el hecho de que el tráfico portuario haya superado en los últimos años 28 millones de toneladas anualmente (aproximadamente 2.000 buques), siendo los movimientos más importantes los de graneles líquidos como son productos petrolíferos y gas natural licuado, los graneles sólidos y mercancía general, entre otros.

Por último, esta actuación se enmarca en las líneas de Consolidación y Diversificación y Competitividad, respectivamente, del Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012-2017, con visión a 2022. Dicho Pla Estratégico constituye la base de los planes de gestión anuales y garantizará la coherencia y continuidad de la planificación en el Puerto de Huelva.

- b) Los beneficios para la salud humana, para el mantenimiento de la seguridad humana o para el desarrollo sostenible que suponen las nuevas modificaciones o alteraciones **superan** a los beneficios para el medio ambiente y la sociedad de alcanzar los objetivos ambientales (Aguas superficiales: buen estado ecológico, buen potencial ecológico o no deterioro de muy buen estado ecológico; Aguas subterráneas: buen estado o no deterioro)

El dragado de mantenimiento se es esencial para que en el Puerto de Huelva se garanticen las condiciones de seguridad en la navegación marítima.

<sup>8</sup> En este caso, según la "Guidance document on Article 6(4) of the 'Habitats Directive' 92/43/EEC: Clarification of the concepts of: alternative solutions, imperative reasons of overriding public interest, compensatory measures, overall coherence, opinion of the Commission. January 2007", la opinión previa de la Comisión Europea es necesaria.

Por tanto, el impacto económico de esta actuación y su consideración de elemento estratégico en el transporte marítimo internacional de mercancía en contenedores, supera los beneficios sociales y medioambientales que se conseguirían de alcanzar los objetivos ambientales.

Por otra parte es importante mencionar, que de no llevar a cabo estas operaciones de dragado mantenimiento, los aterramientos podrían ser causa de accidentes, con la nefasta implicación ambiental que esto conllevaría para el entorno.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA			
Alternativas consideradas	¿Es significativamente mejor opción medioambiental? <sup>9</sup>	¿Es técnicamente inviable?	¿Su coste es desproporcionado?
Alternativa 0: No ejecución de dragado.	SI	SI	SI
Alternativa 0: Ejecución de dragado.	NO	NO	NO
En caso de que no haya alternativas, explicar los motivos:			
Resumen que justifique la selección de la alternativa <sup>10</sup> :			
<p>La no ejecución del dragado de mantenimiento implicaría la paralización de las operaciones de dragado, lo que impediría garantizar las condiciones de seguridad para la navegación de buques, así como el desarrollo de una actividad de Interés General a la que se une la actividad de dos de los complejos industriales químico y petroquímico más importantes de España.</p> <p>Por otro lado la alternativa 0 es técnicamente inviable ya que de mantener las condiciones actuales, no sería posible atender la demanda de mantenimiento de calados.</p> <p>El coste de la no ejecución causaría un impacto significativamente negativo para una actividad de Interés General como el Puerto de Huelva y los complejos industriales asentados en él.</p> <p>Respecto de la alternativa 1, la zona donde se proyecta la actuación es la única disponible, es decir, la Canal y Muelles de la Autoridad Portuaria de Huelva. Su coste económico no es desproporcionado y es técnicamente viable.</p>			

<sup>9</sup> Se tiene que justificar muy bien el porqué de no llevar a cabo las opciones ambientalmente más favorables a la opción elegida.

<sup>10</sup> Incluir el enlace al documento explicativo con la selección de la alternativa.

**Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA**

La aplicación de la modificación o alteración:

▪ ¿Excluye permanentemente o compromete el logro de los objetivos ambientales en otras masas de agua de la misma Demarcación?	<input type="checkbox"/>
	Sí
▪ ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?	<input checked="" type="checkbox"/>
	No
	<input checked="" type="checkbox"/>
	Sí
	<input type="checkbox"/>
	No

Observaciones:

No se excluye ni compromete el logro de los objetivos generales de la DMA en virtud del artículo 4 en otras masas de forma permanente dentro de la misma demarcación hidrográfica, por lo que se cumple la disposición del artículo 4.8 de la DMA y es de aplicación el artículo 4.7 para esta exención.

**Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA**

La aplicación de la modificación o alteración una vez tenidas en cuenta todas las previsiones del art. 4.7:

▪ ¿Garantiza el mismo nivel de protección que las normas comunitarias vigentes?	<input checked="" type="checkbox"/>
	Sí
	<input type="checkbox"/>
	No

Observaciones:

Para garantizar el cumplimiento de las normas comunitarias vigentes se iniciarán los trámites de consulta ante el órgano ambiental a fin de determinar el alcance de la aplicación de la legislación vigente.

**Resumen de la evaluación de la modificación, nueva actividad o alteración:**

Ciclo de planificación de la modificación / nueva actividad / alteración <sup>11</sup>	2015-2021
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿tiene efectos transfronterizos?	<input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿se realiza en una zona protegida de la Red Natura 2000?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
¿Es viable la modificación / nueva actividad / alteración?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
<b>Breve explicación final de la evaluación<sup>12</sup></b>	
El trámite de consulta ambiental a iniciar, la actividad de servicio comercial de interés general que posibilitará la ampliación del Muelle Sur y la justificación expuesta en la presente ficha, garantizan el cumplimiento de los requisitos legales aplicables en materia ambiental.	

<sup>11</sup> Se consignará uno de los siguientes horizontes de planificación: 2009-2015; 2015-2021; 2021-2027 o 2027-2033. En los dos últimos casos, las fichas estarán sujetas a revisión en los ciclos de planificación posteriores.

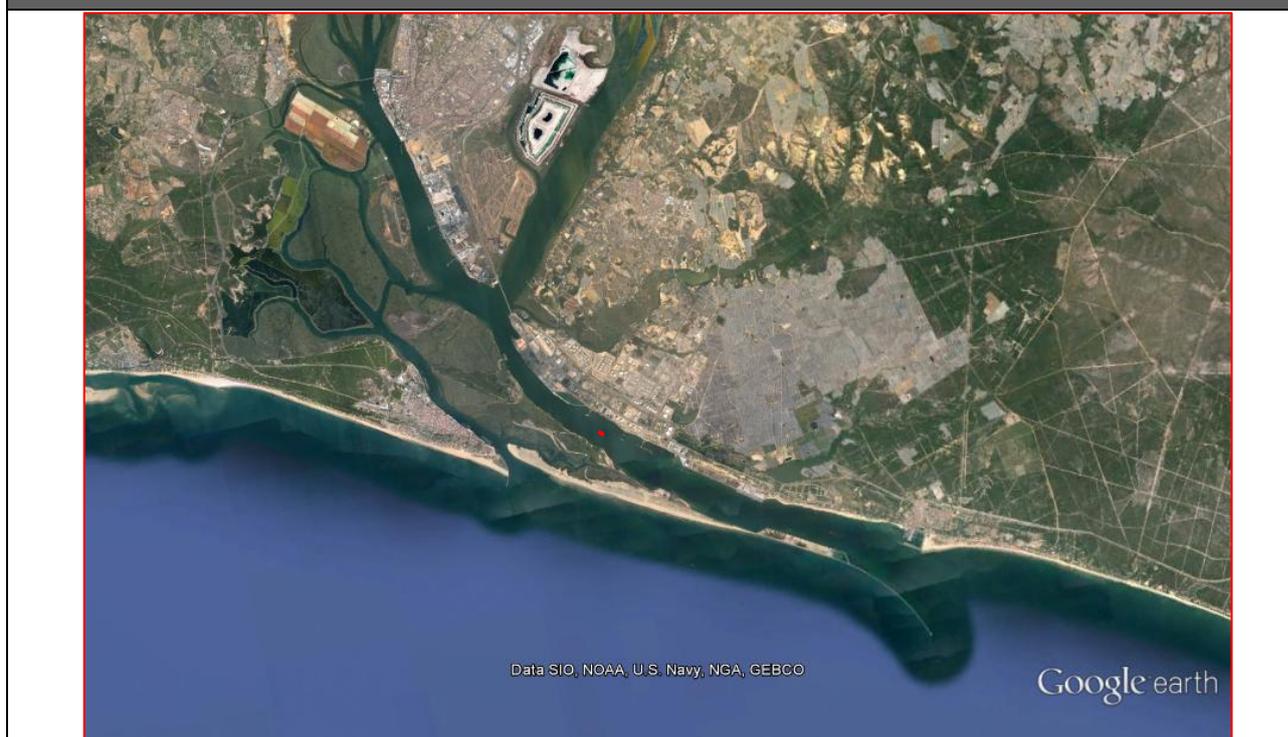
<sup>12</sup> Se incluirá una explicación sintética de las respuestas dadas a las cuestiones planteadas en este apartado de resumen, en la medida en que resulte necesario.



### 3. FICHA RESUMEN DE APLICACION DEL ARTÍCULO 4.7 PARA SU INCLUSIÓN EN EL PLAN

Identificación de la actuación sobre la que se aplica el artículo 4.7						
Código de la medida	Identificador del ciclo de planificación	<ID_PHC>				
	Código europeo de la demarcación hidrográfica	<EUDHCod>				
	Código único de la medida	<CodMedida>				
Nombre de la medida:	Dragado para la nueva zona de reviro. Puerto de Huelva.					
Breve descripción:	El proyecto a ejecutar consiste en ampliar la zona de reviro actual para buques tipo Qflex. Para ello se hizo un estudio de simulación de maniobra con objeto de diseñar con mayor exactitud las dimensiones del área de reviro. Las conclusiones obtenidas fueron que había que dragar un volumen aproximado de 450.000 m3, creando un área de reviro mayor que la existente.					
Situación:	<input checked="" type="checkbox"/> No iniciada	<input checked="" type="checkbox"/> En estudio				
	<input type="checkbox"/> En marcha	<input type="checkbox"/> Proyecto en elaboración				
	<input type="checkbox"/> Completada	<input type="checkbox"/> En licitación				
	<input type="checkbox"/> Descartada	<input type="checkbox"/> En ejecución				
Masas de agua afectadas:	Código	Categoría	Tipo (nº)	Nombre	Estado actual	Objetivo 2021
	ES064MSPF004407	Muy modificada	1	Canal del Padre Santo 1	Peor que bueno	Peor que bueno
	ES064MSPF0044028	Muy modificada	1	Canal del Padre Santo 2 (Marismas del Odiel-Punta de la Canaleta)	Peor que bueno	Peor que bueno

#### Mapa de localización de la actuación:



Supuesto de aplicación:		
Acción:	Resultado	
<input checked="" type="checkbox"/> Nuevas modificaciones de las características físicas de una masa de agua <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
	<input checked="" type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> No se alcanza el buen estado ecológico
		<input checked="" type="checkbox"/> No se alcanza el buen potencial ecológico
<input type="checkbox"/> Nuevas actividades de desarrollo humano sostenible <sup>2</sup>	<input type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> Se produce deterioro de muy buen estado a buen estado
<input type="checkbox"/> Alteración de nivel de una masa de agua	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado

Observaciones:

(\*) Es importante precisar que, tal y como se detalla en las fichas de la masa de agua afectadas por esta actuación, esta actuación no provocará el deterioro de la masa de agua superficial, ni impedirá la consecución del objetivo, ya que se trata de una masa de agua muy modificada, donde la principal problemática ambiental se debe a la contaminación difusa por el drenaje ácido procedente de la cuenca minera, así como la industrialización en los años 60.

La Ría de Huelva se encuentra al sur de dicha provincia y se extiende entre las localidades de Huelva, Punta Umbría y Palos de la Frontera. Esta ría queda conformada por la confluencia de los ríos Odiel y Tinto, previa a su desembocadura en el océano Atlántico, pero influenciados por la dinámica mareal de este último.

La existencia de importantes yacimientos de sulfuros en las cuencas de ambos ríos, las peculiaridades climáticas de la cuenca de drenaje, la intensificación desde la segunda mitad del siglo XIX de distintas actividades mineras y las actividades portuarias e industriales que se desarrollan en el estuario, condicionan claramente el entorno natural, y tienen su reflejo en una importante degradación de las condiciones ambientales de este estuario.

Los ríos Tinto y Odiel atraviesan en su recorrido el denominado Cinturón Pirítico Ibérico, en el que durante siglos se ha desarrollado una importante actividad minera. Esta ha dado lugar al transporte, a través de dichos cauces, de altas concentraciones de metales hasta su desembocadura en la Ría.

Por otra parte, en los años 60 comienza a funcionar en la Ría de Huelva el denominado Polo de Desarrollo, compuesto por tres polígonos industriales: Punta del Sebo, Nuevo Puerto y Tartessos. El polo industrial de Huelva, constituye una de las zonas más industrializadas de Andalucía., y acoge en su mayor parte a industrias base, principalmente química y metalúrgica, con el fin de aprovechar, entre otros, los recursos mineros de la provincia. Este alto nivel de industrialización ha fomentado también la implantación de instalaciones de producción de energía para cubrir las necesidades de la zona.

<sup>1</sup> Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas modificaciones a tener en cuenta.

<sup>2</sup> Se interpreta que aplica únicamente a masas de agua natural, no a muy modificadas o artificiales. Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas actividades de desarrollo humano sostenible.

Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración <sup>3</sup>	
Factor determinante	Uso
<input type="checkbox"/> Agricultura	<input type="checkbox"/> Drenaje de terrenos <input type="checkbox"/> Riego
<input type="checkbox"/> Energía	<input type="checkbox"/> Producción de energía hidroeléctrica <input type="checkbox"/> Producción de energía no hidroeléctrica
<input type="checkbox"/> Pesca y acuicultura	<input type="checkbox"/> Almacenamiento de agua para pesca o acuicultura
<input type="checkbox"/> Protección contra las inundaciones	<input type="checkbox"/> Regulación de caudales / laminación de avenidas <input type="checkbox"/> Mejora de capacidad de drenaje (alteración del canal, lecho o riberas)
<input type="checkbox"/> Industria	<input type="checkbox"/> Suministro de agua
<input type="checkbox"/> Turismo y ocio <sup>4</sup>	<input type="checkbox"/> Uso turístico o recreativo
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte	<input checked="" type="checkbox"/> Navegación / puertos
<input type="checkbox"/> Desarrollo urbano	<input type="checkbox"/> Suministro de agua potable
	<input type="checkbox"/> Otro uso
<input checked="" type="checkbox"/> Otro	<input checked="" type="checkbox"/> Crecimiento socioeconómico
Observaciones: Posición geoestratégica, modificación de la estructura y tipo de tráficos.	Observaciones: Impulso a la actividad económica a la que da soporte el puerto: comercio, industria, transporte de pasajeros, ocio, etc.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA		
¿Se han dado todos los pasos posibles para <b>mitigar</b> el impacto sobre el estado?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	
Lista de medidas de mitigación <sup>5</sup> en marcha o previstas	Prevista	En marcha
Informe de evaluación ambiental	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan Interior de Contingencias.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Recogida de aguas en los muelles Ing. J. Gonzalo y C. de Palos.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conexión del saneamiento del Muelle Sur a la red básica.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estación de tratamiento de aguas en los muelles.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nuevo colector de aguas pluviales en el Muelle Ingeniero Juan Gonzalo.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seguimiento de las funciones ecológicas de las marismas restauradas en la margen izquierda de la ría del Odiel.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prevención y control de emergencias e incidencias que afecten a la calidad de las aguas (Proyecto Safe & Green Port).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estudio de alternativas de gestión de los materiales de dragado contaminados.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:		

<sup>3</sup> Preferentemente, incluir una sola opción de factor determinante (a lo sumo dos) por cada prioridad, atendiendo a la motivación principal de la nueva actuación o modificación. Ídem para el apartado de uso.

La Guía de reporting v4.9 en su apartado 7.7 establece como lista tasada de nuevas modificaciones: Hydropower plants / Flood protection schemes / Navigation projects / Impoundment for drinking water supply / Other. Sin embargo el apartado 7.3.3.3 de la misma solicita la relación de cada excepción con su driver con una lista detallada. Además en el Anexo 8.i. hay una lista de usos del agua a efectos de considerar una masa como muy modificada (art 4.3) la lista que se presenta es una mezcla de todas ellas.

<sup>4</sup> Incluye el baño, la navegación recreativa a motor y a vela, pesca recreativa. No incluye el desarrollo urbano unido al turismo (se encuadra en desarrollo urbano).

<sup>5</sup> Ver el apartado explicativo relativo al Catálogo de medidas de mitigación.

#### Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA

Apartado del Plan en el que se identifica el problema<sup>6</sup>:

Resumen de las razones de la alteración o modificación<sup>7</sup>:

Los nuevos muelles construidos permiten mayores calados que los existentes actualmente. Por otra parte, es necesario no sólo mantener los calados existentes para garantizar las condiciones de seguridad en la navegabilidad, sino que también hay que ampliar la zona de reviro actual para buques tipo Qflex. Para ello se hizo un estudio de simulación de maniobra con objeto de diseñar con mayor exactitud las dimensiones del área de reviro. Las conclusiones obtenidas fueron que había que dragar un volumen aproximado de 450.000 m<sup>3</sup>, creando un área de reviro mayor que la existente.

#### Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA

Razones que justifican la modificación [a) y b)]

a) Razones de interés público superior

- Salud humana
- Seguridad pública
- Consecuencias beneficiosas de primera importancia para el medio ambiente
- Otras razones imperativas de interés público: de naturaleza social o económica<sup>8</sup>

Explicar brevemente el criterio para considerar la modificación de interés público superior:

La ejecución de este proyecto es esencial para la actividad del Puerto de Huelva, un Puerto de Interés General del Estado considerado como tal en base al Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, debido a que:

- Se efectúan actividades comerciales marítimas internacionales.
- Sirve a industrias de importancia estratégica para la economía nacional.
- El volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcanzan niveles suficientemente relevantes y responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
- Por sus especiales condiciones técnicas y geográficas constituye un elemento esencial para la seguridad del tráfico marítimo.

En este sentido, al Puerto de Huelva se le reconoce una Zona de Servicio que incluye espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, así como espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. En concreto, la Zona de Servicio de Aguas es donde se realizan las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se prestan los servicios técnico-náuticos y donde tiene lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como donde se ubican las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación, operaciones de dragado, y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales.

<sup>6</sup> Incluir referencia o vínculo a una dirección web con explicaciones más detalladas. Referencia a los estudios que acompañan a la ficha resumen.

<sup>7</sup> Ver apartado relativo a la fecha a partir de la cual es de aplicación el artículo 4.7 de la DMA

<sup>8</sup> En este caso, según la "Guidance document on Article 6(4) of the 'Habitats Directive' 92/43/EEC: Clarification of the concepts of: alternative solutions, imperative reasons of overriding public interest, compensatory measures, overall coherence, opinion of the Commission. January 2007", la opinión previa de la Comisión Europea es necesaria.

La magnitud de esta actividad económica la refleja el hecho de que el tráfico portuario haya superado en los últimos años 28 millones de toneladas anualmente (aproximadamente 2.000 buques), siendo los movimientos más importantes los de graneles líquidos como son productos petrolíferos y gas natural licuado, los graneles sólidos y mercancía general, entre otros.

Por último, esta actuación se enmarca en las líneas de Consolidación y Diversificación y Competitividad, respectivamente, del Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012-2017, con visión a 2022. Dicho Pla Estratégico constituye la base de los planes de gestión anuales y garantizará la coherencia y continuidad de la planificación en el Puerto de Huelva.

 b) Los beneficios para la salud humana, para el mantenimiento de la seguridad humana o para el desarrollo sostenible que suponen las nuevas modificaciones o alteraciones **superan** a los beneficios para el medio ambiente y la sociedad de alcanzar los objetivos ambientales (Aguas superficiales: buen estado ecológico, buen potencial ecológico o no deterioro de muy buen estado ecológico; Aguas subterráneas: buen estado o no deterioro)

Las operaciones de dragado son necesarios para mantener las condiciones de seguridad en la navegación de buques. Por tanto, su ejecución supera los beneficios sociales y medioambientales que se conseguirían de alcanzar los objetivos ambientales.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA			
Alternativas consideradas	¿Es significativamente mejor opción medioambiental? <sup>9</sup>	¿Es técnicamente inviable?	¿Su coste es desproporcionado?
Alternativa 0: No ejecución de dragado.	SI	SI	SI
Alternativa 0: Ejecución de dragado.	NO	NO	NO
En caso de que no haya alternativas, explicar los motivos:			
Resumen que justifique la selección de la alternativa <sup>10</sup> :			
<p>La no ejecución del dragado de reviro dificultaría el acceso al Puerto de Huelva para determinados buques y no se podrían garantizar las condiciones de seguridad para la navegación, ni el desarrollo de una actividad de Interés General a la que se une la actividad de dos de los complejos industriales químico y petroquímico más importantes de España.</p> <p>Por otro lado la alternativa 0 es técnicamente inviable ya que de mantener las condiciones actuales, no sería posible atender las futuras demandas de calados.</p> <p>El coste de la no ejecución causaría un impacto significativamente negativo para una actividad de Interés General como el Puerto de Huelva y los complejos industriales asentados en él.</p> <p>Respecto de la alternativa 1, la zona donde se proyecta la actuación es la única disponible, es decir, la zona de la Canal donde se presenta la necesidad de ampliación del reviro. Su coste económico no es desproporcionado y es técnicamente viable.</p>			

<sup>9</sup> Se tiene que justificar muy bien el porqué de no llevar a cabo las opciones ambientalmente más favorables a la opción elegida.

<sup>10</sup> Incluir el enlace al documento explicativo con la selección de la alternativa.

**Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA**

La aplicación de la modificación o alteración:

▪ ¿Excluye permanentemente o compromete el logro de los objetivos ambientales en otras masas de agua de la misma Demarcación?	<input type="checkbox"/>
	Sí
▪ ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?	<input checked="" type="checkbox"/>
	No
	<input checked="" type="checkbox"/>
	Sí
	<input type="checkbox"/>
	No

Observaciones:

No se excluye ni compromete el logro de los objetivos generales de la DMA en virtud del artículo 4 en otras masas de forma permanente dentro de la misma demarcación hidrográfica, por lo que se cumple la disposición del artículo 4.8 de la DMA y es de aplicación el artículo 4.7 para esta exención.

**Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA**

La aplicación de la modificación o alteración una vez tenidas en cuenta todas las previsiones del art. 4.7:

▪ ¿Garantiza el mismo nivel de protección que las normas comunitarias vigentes?	<input checked="" type="checkbox"/>
	Sí
	<input type="checkbox"/>
	No

## Resumen de la evaluación de la modificación, nueva actividad o alteración:

Ciclo de planificación de la modificación / nueva actividad / alteración <sup>11</sup>	2015-2021
--	-----------

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí
	<input type="checkbox"/> No

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí
	<input type="checkbox"/> No

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí
	<input type="checkbox"/> No

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí
	<input type="checkbox"/> No

Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí
	<input type="checkbox"/> No

Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí
	<input type="checkbox"/> No

La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿tiene efectos transfronterizos?	<input type="checkbox"/> Sí
	<input checked="" type="checkbox"/> No

La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿se realiza en una zona protegida de la Red Natura 2000?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí
	<input type="checkbox"/> No

¿Es viable la modificación / nueva actividad / alteración?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí
	<input type="checkbox"/> No

<b>Breve explicación final de la evaluación<sup>12</sup></b>
<p>El trámite de consulta ambiental a iniciar, la actividad de servicio comercial de interés general que posibilitará la ampliación del Muelle Sur y la justificación expuesta en la presente ficha, garantizan el cumplimiento de los requisitos legales aplicables en materia ambiental.</p>

<sup>11</sup> Se consignará uno de los siguientes horizontes de planificación: 2009-2015; 2015-2021; 2021-2027 o 2027-2033. En los dos últimos casos, las fichas estarán sujetas a revisión en los ciclos de planificación posteriores.

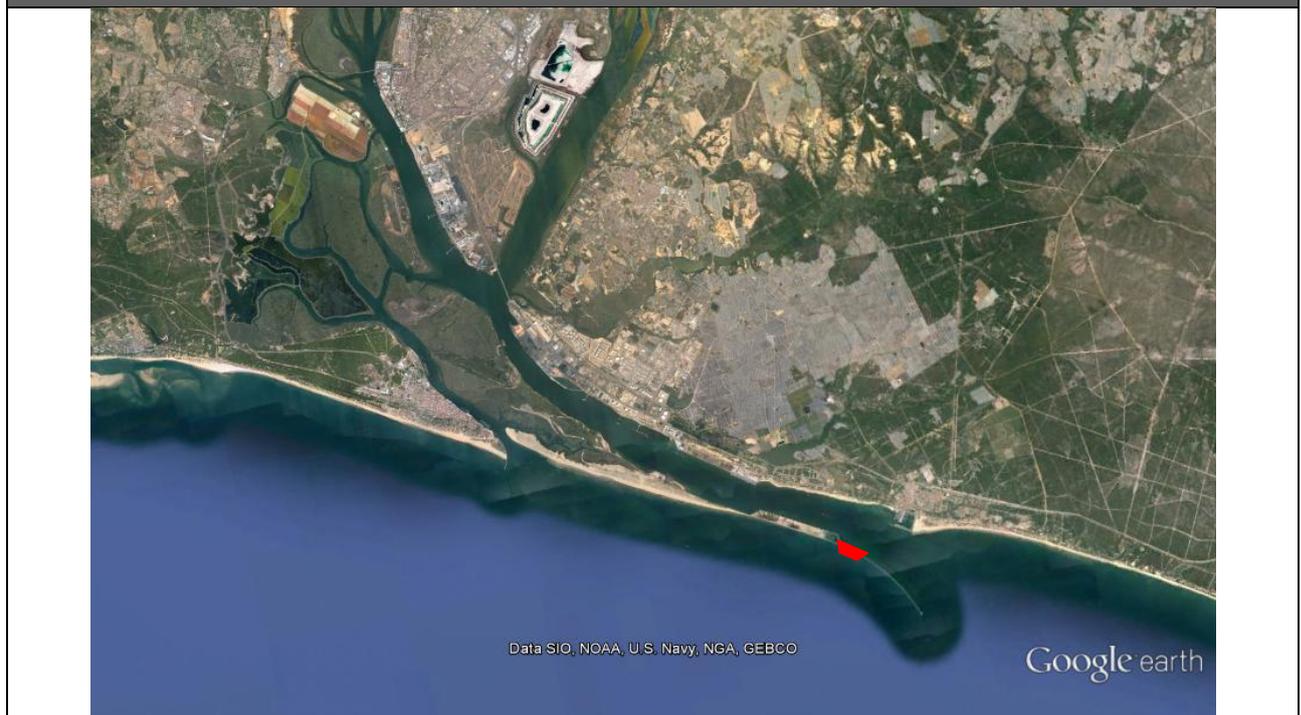
<sup>12</sup> Se incluirá una explicación sintética de las respuestas dadas a las cuestiones planteadas en este apartado de resumen, en la medida en que resulte necesario.



### 3. FICHA RESUMEN DE APLICACION DEL ARTÍCULO 4.7 PARA SU INCLUSIÓN EN EL PLAN

Identificación de la actuación sobre la que se aplica el artículo 4.7						
Código de la medida	Identificador del ciclo de planificación	<ID_PHC>				
	Código europeo de la demarcación hidrográfica	<EUDHCod>				
	Código único de la medida	<CodMedida>				
Nombre de la medida:	Recinto para productos de dragado nº 4. 2ª fase. Puerto de Huelva					
Breve descripción:	Conforme a las "Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre", si los materiales de dragado superan la categoría a partir de la cual no pueden ser vertidos en el mar, deben quedar confinados. Debido a la existencia de este tipo de materiales en el estuario del Tinto y del Odiel, se prevé la construcción de un recinto en la margen derecha de la Ría de Huelva, adosado al dique de contención de arenas Juan Carlos I, de forma que los materiales de dragado que no puedan ser vertidos al mar, queden confinados.					
Situación:	<input checked="" type="checkbox"/> No iniciada	<input checked="" type="checkbox"/> En estudio				
	<input type="checkbox"/> En marcha	<input type="checkbox"/> Proyecto en elaboración				
	<input type="checkbox"/> Completada	<input type="checkbox"/> En licitación				
	<input type="checkbox"/> Descartada	<input type="checkbox"/> En ejecución				
Masas de agua afectadas:	Código	Categoría	Tipo (nº)	Nombre	Estado actual	Objetivo 2021
	ES064MSPF0044027	Muy modificada	1	Canal del Padre Santo 1	Peor que bueno	Peor que bueno

#### Mapa de localización de la actuación:



Supuesto de aplicación:		
Acción:	Resultado	
<input checked="" type="checkbox"/> Nuevas modificaciones de las características físicas de una masa de agua <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
	<input checked="" type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> No se alcanza el buen estado ecológico
		<input checked="" type="checkbox"/> No se alcanza el buen potencial ecológico
<input type="checkbox"/> Nuevas actividades de desarrollo humano sostenible <sup>2</sup>	<input type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> Se produce deterioro de muy buen estado a buen estado
<input type="checkbox"/> Alteración de nivel de una masa de agua	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado

Observaciones:

(\*) Es importante precisar que, tal y como se detalla en las fichas de la masa de agua afectadas por esta actuación, esta actuación no provocará el deterioro de la masa de agua superficial, ni impedirá la consecución del objetivo, ya que se trata de una masa de agua muy modificada, donde la principal problemática ambiental se debe a la contaminación difusa por el drenaje ácido procedente de la cuenca minera, así como la industrialización en los años 60.

La Ría de Huelva se encuentra al sur de dicha provincia y se extiende entre las localidades de Huelva, Punta Umbría y Palos de la Frontera. Esta ría queda conformada por la confluencia de los ríos Odiel y Tinto, previa a su desembocadura en el océano Atlántico, pero influenciados por la dinámica mareal de este último.

La existencia de importantes yacimientos de sulfuros en las cuencas de ambos ríos, las peculiaridades climáticas de la cuenca de drenaje, la intensificación desde la segunda mitad del siglo XIX de distintas actividades mineras y las actividades portuarias e industriales que se desarrollan en el estuario, condicionan claramente el entorno natural, y tienen su reflejo en una importante degradación de las condiciones ambientales de este estuario.

Los ríos Tinto y Odiel atraviesan en su recorrido el denominado Cinturón Pirítico Ibérico, en el que durante siglos se ha desarrollado una importante actividad minera. Esta ha dado lugar al transporte, a través de dichos cauces, de altas concentraciones de metales hasta su desembocadura en la Ría.

Por otra parte, en los años 60 comienza a funcionar en la Ría de Huelva el denominado Polo de Desarrollo, compuesto por tres polígonos industriales: Punta del Sebo, Nuevo Puerto y Tartessos. El polo industrial de Huelva, constituye una de las zonas más industrializadas de Andalucía., y acoge en su mayor parte a industrias base, principalmente química y metalúrgica, con el fin de aprovechar, entre otros, los recursos mineros de la provincia. Este alto nivel de industrialización ha fomentado también la implantación de instalaciones de producción de energía para cubrir las necesidades de la zona.

<sup>1</sup> Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas modificaciones a tener en cuenta.

<sup>2</sup> Se interpreta que aplica únicamente a masas de agua natural, no a muy modificadas o artificiales. Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas actividades de desarrollo humano sostenible.

Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración <sup>3</sup>	
Factor determinante	Uso
<input type="checkbox"/> Agricultura	<input type="checkbox"/> Drenaje de terrenos <input type="checkbox"/> Riego
<input type="checkbox"/> Energía	<input type="checkbox"/> Producción de energía hidroeléctrica <input type="checkbox"/> Producción de energía no hidroeléctrica
<input type="checkbox"/> Pesca y acuicultura	<input type="checkbox"/> Almacenamiento de agua para pesca o acuicultura
<input type="checkbox"/> Protección contra las inundaciones	<input type="checkbox"/> Regulación de caudales / laminación de avenidas <input type="checkbox"/> Mejora de capacidad de drenaje (alteración del canal, lecho o riberas)
<input type="checkbox"/> Industria	<input type="checkbox"/> Suministro de agua
<input type="checkbox"/> Turismo y ocio <sup>4</sup>	<input type="checkbox"/> Uso turístico o recreativo
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte	<input type="checkbox"/> Navegación / puertos
<input type="checkbox"/> Desarrollo urbano	<input type="checkbox"/> Suministro de agua potable <input type="checkbox"/> Otro uso
<input checked="" type="checkbox"/> Otro	<input checked="" type="checkbox"/> Crecimiento socioeconómico
Observaciones: Posición geoestratégica, modificación de la estructura y tipo de tráficos.	Observaciones: Impulso a la actividad económica a la que da soporte el puerto: comercio, industria, transporte de pasajeros, ocio, etc.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA		
¿Se han dado todos los pasos posibles para <b>mitigar</b> el impacto sobre el estado?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	
Lista de medidas de mitigación <sup>5</sup> en marcha o previstas	Prevista	En marcha
Estudio de impacto ambiental	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan Interior de Contingencias.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Recogida de aguas en los muelles Ing. J. Gonzalo y C. de Palos.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conexión del saneamiento del Muelle Sur a la red básica.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estación de tratamiento de aguas en los muelles.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nuevo colector de aguas pluviales en el Muelle Ingeniero Juan Gonzalo.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seguimiento de las funciones ecológicas de las marismas restauradas en la margen izquierda de la ría del Odiel.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prevención y control de emergencias e incidencias que afecten a la calidad de las aguas (Proyecto Safe & Green Port).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estudio de alternativas de gestión de los materiales de dragado contaminados.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<sup>3</sup> Preferentemente, incluir una sola opción de factor determinante (a lo sumo dos) por cada prioridad, atendiendo a la motivación principal de la nueva actuación o modificación. Ídem para el apartado de uso.

La Guía de reporting v4.9 en su apartado 7.7 establece como lista tasada de nuevas modificaciones: Hydropower plants / Flood protection schemes / Navigation projects / Impoundment for drinking water supply / Other. Sin embargo el apartado 7.3.3.3 de la misma solicita la relación de cada excepción con su driver con una lista detallada. Además en el Anexo 8.i. hay una lista de usos del agua a efectos de considerar una masa como muy modificada (art 4.3) la lista que se presenta es una mezcla de todas ellas.

<sup>4</sup> Incluye el baño, la navegación recreativa a motor y a vela, pesca recreativa. No incluye el desarrollo urbano unido al turismo (se encuadra en desarrollo urbano).

<sup>5</sup> Ver el apartado explicativo relativo al Catálogo de medidas de mitigación.

**Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA**

Apartado del Plan en el que se identifica el problema<sup>6</sup>:

Resumen de las razones de la alteración o modificación<sup>7</sup>:

Los muelles y pantalanés del Puerto de Huelva están emplazados en la margen izquierda del río Odiel hasta su confluencia con el río Tinto, y en la misma margen de la Ría conjunta de ambos ríos, desde su confluencia hacia la desembocadura.

Las características de los terrenos atravesados por los ríos Tinto y Odiel provocan el transporte fluvial de gran cantidad de materiales en suspensión, produciendo importantes aterramientos en las zonas portuarias, especialmente en periodos de fuertes temporales. Esto unido al aporte de la propia dinámica litoral, provoca la necesidad de que el Puerto de Huelva deba realizar dragados periódicamente para garantizar el mantenimiento de los calados tanto en los Muelles como en la Canal navegable.

Por otra parte, como consecuencia del drenaje ácido generado desde las explotaciones mineras que desde tiempos tartésicos han existido en las cuencas de los ríos Tinto y Odiel, gran parte de los materiales que decantan en los fondos portuarios provocando aterramientos, poseen concentraciones de metales pesados superiores a las fijadas en el marco del Convenio de Londres (1972) para ser vertido directamente al mar.

Por tanto, la necesidad de gestionar correctamente el material de dragado que presenta niveles de contaminación que impide su vertido en el mar o sus usos productivos, hace necesario la ejecución de recintos emergentes de confinamiento.

Esta técnica fue puesta en marcha en 1994 para dar respuesta a las restricciones impuestas en los Convenios de Londres y Oskar en relación al vertido libre de materiales de dragado. Es la técnica aceptada por las administraciones competentes y desde 1988 y en colaboración con diferentes organismos y administraciones, la Autoridad Portuaria de Huelva ha ido realizando diferentes estudios con objeto de optimizar dicha gestión ambiental del material procedente de los dragados.

**Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA**

Razones que justifican la modificación [a) y b)]

a) Razones de interés público superior

- Salud humana
- Seguridad pública
- Consecuencias beneficiosas de primera importancia para el medio ambiente
- Otras razones imperativas de interés público: de naturaleza social o económica<sup>8</sup>

Explicar brevemente el criterio para considerar la modificación de interés público superior:

La ejecución de este proyecto es esencial para la actividad del Puerto de Huelva, ya que si no disponer de un recinto para confirmar materiales de dragados contaminados, implicaría la paralización de dragados, con el consiguiente cese de la actividad portuaria, algo actualmente inviable dada la magnitud de la actividad del Puerto y su entorno industrial.

<sup>6</sup> Incluir referencia o vínculo a una dirección web con explicaciones más detalladas. Referencia a los estudios que acompañan a la ficha resumen.

<sup>7</sup> Ver apartado relativo a la fecha a partir de la cual es de aplicación el artículo 4.7 de la DMA

<sup>8</sup> En este caso, según la "Guidance document on Article 6(4) of the 'Habitats Directive' 92/43/EEC: Clarification of the concepts of: alternative solutions, imperative reasons of overriding public interest, compensatory measures, overall coherence, opinion of the Commission. January 2007", la opinión previa de la Comisión Europea es necesaria.

El Puerto de Huelva es un Puerto de Interés General del Estado considerado como tal en base al Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, debido a que:

- Se efectúan actividades comerciales marítimas internacionales.
- Sirve a industrias de importancia estratégica para la economía nacional.
- El volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcanzan niveles suficientemente relevantes y responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
- Por sus especiales condiciones técnicas y geográficas constituye un elemento esencial para la seguridad del tráfico marítimo.

En este sentido, al Puerto de Huelva se le reconoce una Zona de Servicio que incluye espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, así como espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. En concreto, la Zona de Servicio de Aguas es donde se realizan las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se prestan los servicios técnico-náuticos y donde tiene lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como donde se ubican las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación, operaciones de dragado, y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales.

La magnitud de esta actividad económica la refleja el hecho de que el tráfico portuario haya superado en los últimos años 28 millones de toneladas anualmente (aproximadamente 2.000 buques), siendo los movimientos más importantes los de graneles líquidos como son productos petrolíferos y gas natural licuado, los graneles sólidos y mercancía general, entre otros.

Por último, esta actuación se enmarca en las líneas de Consolidación y Diversificación y Competitividad, respectivamente, del Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012-2017, con visión a 2022. Dicho Pla Estratégico constituye la base de los planes de gestión anuales y garantizará la coherencia y continuidad de la planificación en el Puerto de Huelva.

- b) Los beneficios para la salud humana, para el mantenimiento de la seguridad humana o para el desarrollo sostenible que suponen las nuevas modificaciones o alteraciones **superan** a los beneficios para el medio ambiente y la sociedad de alcanzar los objetivos ambientales (Aguas superficiales: buen estado ecológico, buen potencial ecológico o no deterioro de muy buen estado ecológico; Aguas subterráneas: buen estado o no deterioro)

Explicar brevemente el método para hacer el balance y el resultado final:

La construcción de un recinto para confinar material de dragado pretende garantizar la correcta gestión ambiental de sedimentos dragados contaminados, que en virtud de los convenios internacionales, no pueden ser vertidos libremente al mar. Actualmente, el confinamiento de este tipo de materiales es una técnica utilizada internacionalmente en entornos portuarios para confinar materiales de dragado contaminados.

Como se ha expuesto anteriormente, la no ejecución de esta infraestructura implicaría el cese de la actividad de un Puerto de Interés General, por tanto, es inviable su no ejecución.

Por tanto, el impacto económico de esta actuación y su consideración de elemento estratégico en el transporte marítimo internacional de mercancía en contenedores, supera los beneficios sociales y medioambientales que se conseguirían de alcanzar los objetivos ambientales.

No obstante, es importante resaltar que esta actuación supone en sí misma un beneficio ambiental para el entorno, al permitir la correcta gestión de materiales de dragado contaminados.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA			
Alternativas consideradas	¿Es significativamente mejor opción medioambiental? <sup>9</sup>	¿Es técnicamente inviable?	¿Su coste es desproporcionado?
Alternativa 0: No ejecución de la ampliación del Muelle Sur.	SI	SI	NO
Alternativa 0: Ejecución de la ampliación del Muelle Sur.	NO	NO	NO
En caso de que no haya alternativas, explicar los motivos:			
Resumen que justifique la selección de la alternativa <sup>10</sup> :			
<p>Respecto de la alternativa 1, en la actualidad, la única alternativa viable desde el punto de vista ambiental, técnico y económico y de aplicación en el Puerto de Huelva para gestionar materiales de dragado contaminados, es la creación de recintos emergentes para el confinamiento de materiales de dragado contaminados.</p> <p>Por ello, la no ejecución implicaría que para dar cumplimiento a los Convenios Internacionales sobre vertidos de materiales al mar, sería necesario la paralización de las operaciones de dragado, lo que impediría garantizar las condiciones de seguridad para la navegación de buques, así como el desarrollo de una actividad de Interés General a la que se une la actividad de dos de los complejos industriales químico y petroquímico más importantes de España.</p> <p>Por tanto, el coste de la no ejecución sería desproporcionado, causando un impacto significativamente negativo para una actividad de Interés General como el Puerto de Huelva y los complejos industriales asentados en él.</p> <p>Asimismo, la alternativa 0 es técnicamente inviable ya que de mantener las condiciones actuales, no sería posible ejecutar dragados, y ello implicaría el cese de la actividad portuaria, lo cual, como se ha argumentado, sería técnicamente y económicamente inviable.</p>			

Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA	
La aplicación de la modificación o alteración:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>¿Excluye permanentemente o compromete el logro de los objetivos ambientales en otras masas de agua de la misma Demarcación?</li> </ul>	<input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No
<ul style="list-style-type: none"> <li>¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Observaciones:	
<p>La ejecución de la actuación prevista no excluye ni compromete el logro de los objetivos generales de la DMA en virtud del artículo 4 en otras masas de agua de forma permanente dentro de la misma demarcación hidrográfica, por lo que se cumple la disposición del artículo 4.8 de la DMA y es de aplicación el artículo 4.7 para esta exención.</p>	

<sup>9</sup> Se tiene que justificar muy bien el porqué de no llevar a cabo las opciones ambientalmente más favorables a la opción elegida.

<sup>10</sup> Incluir el enlace al documento explicativo con la selección de la alternativa.

**Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA**

La aplicación de la modificación o alteración una vez tenidas en cuenta todas las previsiones del art. 4.7:

- ¿Garantiza el mismo nivel de protección que las normas comunitarias vigentes?



Sí



No

## **Resumen de la evaluación de la modificación, nueva actividad o alteración:**

Ciclo de planificación de la modificación / nueva actividad / alteración <sup>11</sup>	2015-2021
--	-----------

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí
	<input type="checkbox"/> No

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí
	<input type="checkbox"/> No

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí
	<input type="checkbox"/> No

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí
	<input type="checkbox"/> No

Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí
	<input type="checkbox"/> No

Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí
	<input type="checkbox"/> No

La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿tiene efectos transfronterizos?	<input type="checkbox"/> Sí
	<input checked="" type="checkbox"/> No

La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿se realiza en una zona protegida de la Red Natura 2000?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí
	<input type="checkbox"/> No

¿Es viable la modificación / nueva actividad / alteración?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí
	<input type="checkbox"/> No

<b>Breve explicación final de la evaluación<sup>12</sup></b>
<p>El trámite de consulta ambiental a iniciar, la actividad de servicio comercial de interés general que posibilitará la ampliación del Muelle Sur y la justificación expuesta en la presente ficha, garantizan el cumplimiento de los requisitos legales aplicables en materia ambiental.</p>

<sup>11</sup> Se consignará uno de los siguientes horizontes de planificación: 2009-2015; 2015-2021; 2021-2027 o 2027-2033. En los dos últimos casos, las fichas estarán sujetas a revisión en los ciclos de planificación posteriores.

<sup>12</sup> Se incluirá una explicación sintética de las respuestas dadas a las cuestiones planteadas en este apartado de resumen, en la medida en que resulte necesario.



**Unión Europea**

Fondo Europeo  
de Desarrollo Regional



**JUNTA DE ANDALUCÍA**