

# Plan Hidrológico

## Revisión de tercer ciclo (2022-2027)

Andalucía  
se mueve con Europa

### Apéndice VIII.4 Fichas para la justificación de nuevas modificaciones o alteraciones



**Junta de Andalucía**  
Consejería de Agricultura,  
Pesca, Agua y Desarrollo Rural



**FICHAS DE ANALISIS DEL ARTÍCULO 4.7 DE LA DMA PARA SER INCLUIDAS EN LOS PLANES HIDROLOGICOS.**

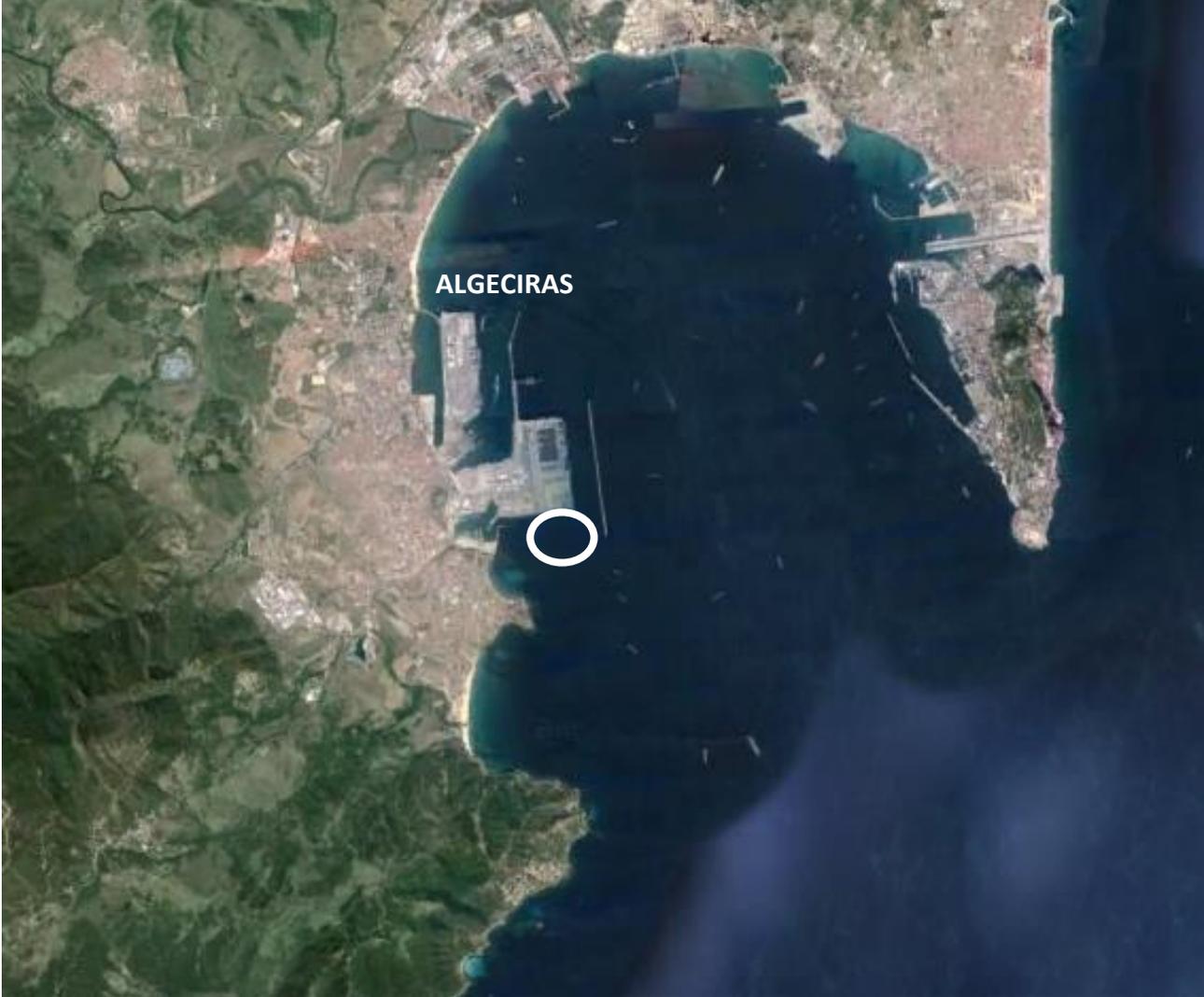
**JUSTIFICACIÓN DE LA EXENCIÓN AL LOGRO DE LOS OBJETIVOS AMBIENTALES ESTABLECIDOS EN LOS PLANES DE CUENCA MOTIVADOS POR NUEVAS MODIFICACIONES DE LAS CARACTERISTICAS FISICAS DE UNA MASA DE AGUA PORTUARIA.**

## 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:	Proyecto de Isla Verde Exterior 4ª y 5ª fases 2016-2012																							
Breve descripción:	<p>Las obras consisten en la generación de nuevas explanadas mediante la construcción de un dique de abrigo vertical exento formado por banquetas de escollera sobre la que se apoyarán los cajones celulares de hormigón armado relleno con material granular.</p> <p>Muelle de 18 mts. de calado formado por banquetas de escollera, cajones celulares de hormigón armado rellenos con material granular. Estos cajones se trasdosarán con todo uno de cantera.</p> <p>Motas perimetrales resueltas como dique en talud formado por materiales granulares de cantera.</p> <p>Formación de explanada formada por rellenos de préstamos terrestres o dragados. Estas nuevas explanadas estarán recintadas y protegidas por la nueva alineación de muelle y/o mota de protección de escollera.</p> <p>En resumen:</p> <table border="1" data-bbox="432 768 1390 1128"> <thead> <tr> <th colspan="3">Resumen de Mediciones de Infraestructuras Básicas.</th> </tr> <tr> <th></th> <th>4ª Fase</th> <th>5ª Fase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dique Vertical (mts)</td> <td>450</td> <td>620</td> </tr> <tr> <td>Muelle (mts)</td> <td>500</td> <td>596</td> </tr> <tr> <td>Mota de cierre de escollera (mts)</td> <td>1.300</td> <td>1.150</td> </tr> <tr> <td>Nueva explanada (Ha)</td> <td>35</td> <td>36</td> </tr> </tbody> </table>						Resumen de Mediciones de Infraestructuras Básicas.				4ª Fase	5ª Fase	Dique Vertical (mts)	450	620	Muelle (mts)	500	596	Mota de cierre de escollera (mts)	1.300	1.150	Nueva explanada (Ha)	35	36
Resumen de Mediciones de Infraestructuras Básicas.																								
	4ª Fase	5ª Fase																						
Dique Vertical (mts)	450	620																						
Muelle (mts)	500	596																						
Mota de cierre de escollera (mts)	1.300	1.150																						
Nueva explanada (Ha)	35	36																						
Situación:	<input 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																		
	610002	Costera Muy Modificada	10	Desembocadura del Getares - Límite del PN de los Alcornocales	Bueno o mejor	Bueno																		

Mapa de localización de la actuación:

Ubicación de instalaciones portuarias de Isla Verde Exterior





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"/> 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

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 socio-económico
<p>Observaciones:</p> <p>Las instalaciones existentes se encuentran limitadas en cuanto a funcionalidad si no se amplía la superficie de explanada disponible y la línea de muelles asociada, o infrutilizadas al no poder atender a nuevos tráficos de acuerdo con la potencialidad de las instalaciones existentes.</p>	<p>Observaciones:</p> <p>Las obras consisten en la generación de 35 en la fase 4ª y 36 en la fase 5ª Has de explanada, así como 500 m de muelle en la 4ª fase y 596 en la 5ª. Además se construirán 450 m de dique vertical en la 4ª fase y 620 m en la 5ª, que mejorarán la protección y reducción de la agitación en los nuevos muelles a generar y los existentes en la actualidad</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.

<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: Hydropowerplants / Floodprotectionschemes / Navigationprojects / Impoundmentfordrinkingwatersupply / 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 y Resolución de 28 de octubre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto "Desarrollo de infraestructuras portuarias en el exterior del muelle de Isla Verde", de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Caracterización del Material Dragado	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan de Vigilancia Ambiental	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Programa de Actuaciones Ambientales	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estudio de Gestión de Residuos y Plan de Gestión de Residuos	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Implantación de la ROM 5.1 – 13, y ejecución del Programa de Calidad Ambiental	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Sistema de Gestión Ambiental implantado y certificado desde el año 2011.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Plan Interior Marítimo de Contingencias	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los materiales a dragar serán caracterizados conforme a las nuevas Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre.</li> <li>• En el momento de redacción de esta ficha no se ha solicitado y por tanto el MAGRAMA aún no ha informado favorablemente la actuación en lo relativo a su compatibilidad con la Estrategia Marina de la Demarcación Estrecho y Alborán, aunque se elaborará y remitirá la documentación requerida, tanto la caracterización de los materiales como la relativa a la zona de reubicación para garantizar su idoneidad conforme al artículo 35 de la ley 41/2010 de Protección del Medio Marino.</li> <li>• Durante la obras se aplicarán medidas de control como barreras antiturbidez y otras de aplicación habitual en este tipo de operaciones que serán recogidas en el Plan de Vigilancia Ambiental que deberá ser elaborado adaptado a estas fases 4ª y 5ª sobre la base del PVA genérico aprobado en la DIA. Asimismo se elaborará un Plan de Actuaciones Medioambientales de la obra sobre la base del PVA.</li> <li>• Complementariamente el Programa de Vigilancia de la ROM 5.1, ya implantada, garantiza el control de la calidad hídrica en la zona.</li> </ul>		

<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>:

El Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas ya ha sido aprobado. Se ha trasladado a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio la información sobre esta actuación.

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

Se considera una modificación de las condiciones hidromorfológicas de la masa de agua producida por la creación de la nueva explanada (69 Has), muelles (1.096 m) y dragado para la banquetta de muelles y escolleras (2.450 m). Afectará a un 6% de la masa de agua 610002 (70 has de 1.239). Esta es una alteración hidromorfológica ya evaluada ambientalmente y considerada como viable en la Resolución de 28 de octubre de 2002. La alteración no supondrá cambios significativos en la hidrodinámica ni alterará de forma permanente la calidad química y ecológica de la masa de agua. La alteración será puntual, limitada en el espacio y el tiempo, durante las obras.

---

<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:

En el marco de la realización de actividades de naturaleza económica o social para cumplir obligaciones de servicio público, el Derecho Comunitario utiliza el concepto de “servicios de interés económico general”: designan las 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. Este es el caso de los servicios en red de transportes, energía y comunicación. Tratándose de un interés a largo plazo sobre los intereses sociales y económicos para el entorno del puerto y su HinterLand.

- 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:

El proyecto implica la culminación del proyecto «Desarrollo de infraestructuras portuarias en el exterior del muelle de Isla Verde», en el puerto de la Bahía de Algeciras, que fue sometido a evaluación de impacto ambiental y que cuenta con Resolución de DIA favorable (RESOLUCIÓN de 28 de octubre de 2002) de la entonces Secretaría General de Medio Ambiente. El proyecto se justifica porque la demanda de superficie para el tráfico de contenedores y otras actividades asociadas, así como los muelles correspondientes superan a las instalaciones existentes en la actualidad.

La APBA ha programado el desarrollo del proyecto autorizado en 5 fases, tres de las cuales se han ejecutado ya y se han puesto en servicio, no iniciando las fases 4 y 5 hasta no tener garantizada la comercialización y la actividad en los desarrollos previos.

Las instalaciones actuales están limitadas en cuanto a funcionalidad si no se dotan de nueva línea de atraque, o infrautilizadas al no poder atender a nuevos tráficos de acuerdo con la potencialidad de las instalaciones existentes.

Por lo tanto, la manera de alcanzar los beneficios establecidos para la salud humana, para el mantenimiento de la seguridad humana y el desarrollo sostenible que suponen las nuevas modificaciones superan a los beneficios sociales y medioambientales que se conseguirían no actuando orientados a alcanzar los objetivos ambientales del Plan, objetivos ambientales cuyas posibilidades de consecución no se verán afectadas por la actuación.

<sup>8</sup>Enestecaso, 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.

**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 actuación)	NO	SI	SI
Alternativa inicial aprobada en la DIA del año 2.002	SI	NO	NO

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

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

En el EIA aportado al MAGRAMA que sirvió para obtener la Resolución de 28 de octubre de 2002 se incluía un análisis de alternativas desde un punto de vista ambiental, que mostraba la idoneidad de la planteada.

De la misma forma, con mayor nivel de detalle, en la documentación aportada para la obtención del informe de compatibilidad con la Estrategia marina, que incluirá la caracterización de los materiales a dragar, el estudio de sus posibles usos productivos y las condiciones de su reubicación, se realizará un análisis detallado de las mejores alternativas conforme a los dispuesto en las DGMD.

<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            |
|   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| ▪ ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?                                | <input checked="" type="checkbox"/> Sí |
|   | <input type="checkbox"/> No            |

Observaciones:

Ha quedado justificado que no se excluye ni compromete el logro de los objetivos generales para esta masa de agua, y por supuesto, y en mucha mayor medida, los 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:

La aplicación de las Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre garantiza la viabilidad ambiental y un nivel de protección suficiente.  
La observación del condicionado de la DIA del año 2001, el PVA incluido en el proyecto, y el PAM del contratista garantizará adicionalmente la protección ambiental.

## 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>	
La actuación propuesta de fases 4 y 5 de Infraestructuras Portuarias en Isla Verde Exterior, es de interés público, y se promueve a causa de previsiones referentes a tráfico portuario y mejora de la operatividad y funcionalidad de las instalaciones. La actuación se produce sobre una masa de agua muy modificada y sólo implica una alteración hidromorfológica menor que afecta al 6% de la superficie de la masa de agua 610002, sin alterar la significativamente hidrodinámica, ni la calidad química o ecológica más que temporalmente durante la ejecución de la obra. Las medidas de control previstas durante la obra impedirán que se afecten otras masas de agua naturales. Los objetivos de mejora del estado ecológico de la masa de agua contemplados en el próximo ciclo de planificación no se ven comprometidos por esta actuación.	

<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.](#)

## 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:		Proyecto de prolongación del muelle norte de la dársena interior de Campamento, San Roque				
Breve descripción:		<p>Las obras consisten en la prolongación del Muelle Norte y la creación de dos puestos de atraque, Pantalán Norte y Sur.</p> <p>A su vez el muelle será compatible con la reutilización de la Dársena Interior como dique seco, ampliando el espacio disponible para futuros proyectos singulares. Para ello se proyecta un primer tramo de cajones continuo, donde en una fase futura se realizarán los trabajos de impermeabilización correspondientes así como la ejecución de una ataguía de cierre para su operación como dique seco.</p> <p>Por último, la prolongación del muelle permitirá reducir la afección del oleaje sobre la compuerta del dique seco Norte proporcionando un cierto grado de abrigo. El segundo tramo de la prolongación del muelle se proyecta como un pantalán de cajones aislados con puentes de conexión, de modo que sea permeable a la circulación de agua para reducir su afección ambiental, y la reflexión de oleaje sobre el mismo que afectaría a su vez a la dársena interior.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Longitud: 167m Tramo I y 245m Tramo II.</li> <li>- Ancho: 18m</li> <li>- Calado muelle: variable entre 12.0 y 16.0m en Tramo I, y 16.0m en Tramo II.</li> <li>- Cota de coronación: +3.00 a +5.50m</li> <li>- Buques de proyecto: petroleros, gaseros, graneleros, portacontenedores, ferries y cruceros, hasta 300m de eslora, 40m de manga y 14.50m de calado.</li> <li>- Servicios: abastecimiento, contraincendios, baja tensión, alumbrado, comunicaciones, etc.</li> </ul> <p>La prolongación del Muelle Norte de la Dársena Interior de Campamento tendrá una doble función:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Muelle con puestos de atraque a doble cara, denominados Pantalán Norte y Pantalán Sur, de 285m de longitud, formado por parte del Tramo I pantalán continuo y Tramo II pantalán discontinuo. La alineación del Muelle Norte se incrementa en 126m, siendo la longitud total de 412m.</li> <li>- Dique seco, formado por el Tramo I del muelle (pantalán continuo) y el muelle norte existente.</li> </ul>				
Situación:		<input type="checkbox"/> No iniciada		<input type="checkbox"/> En estudio <input type="checkbox"/> Proyecto en elaboración		
		<input checked="" type="checkbox"/> En marcha		<input type="checkbox"/> En licitación <input type="checkbox"/> En ejecución		
		<input type="checkbox"/> Completada				
		<input type="checkbox"/> Descartada				
Masas de agua afectadas:	Código	Categoría	Tipo (nº)	Nombre	Estado actual	Objetivo 2021
	610003	Costera Muy modificada	6	Desembocadura del Guadarranque	Bueno o mejor	Bueno o mejor

Mapa de localización de la actuación:

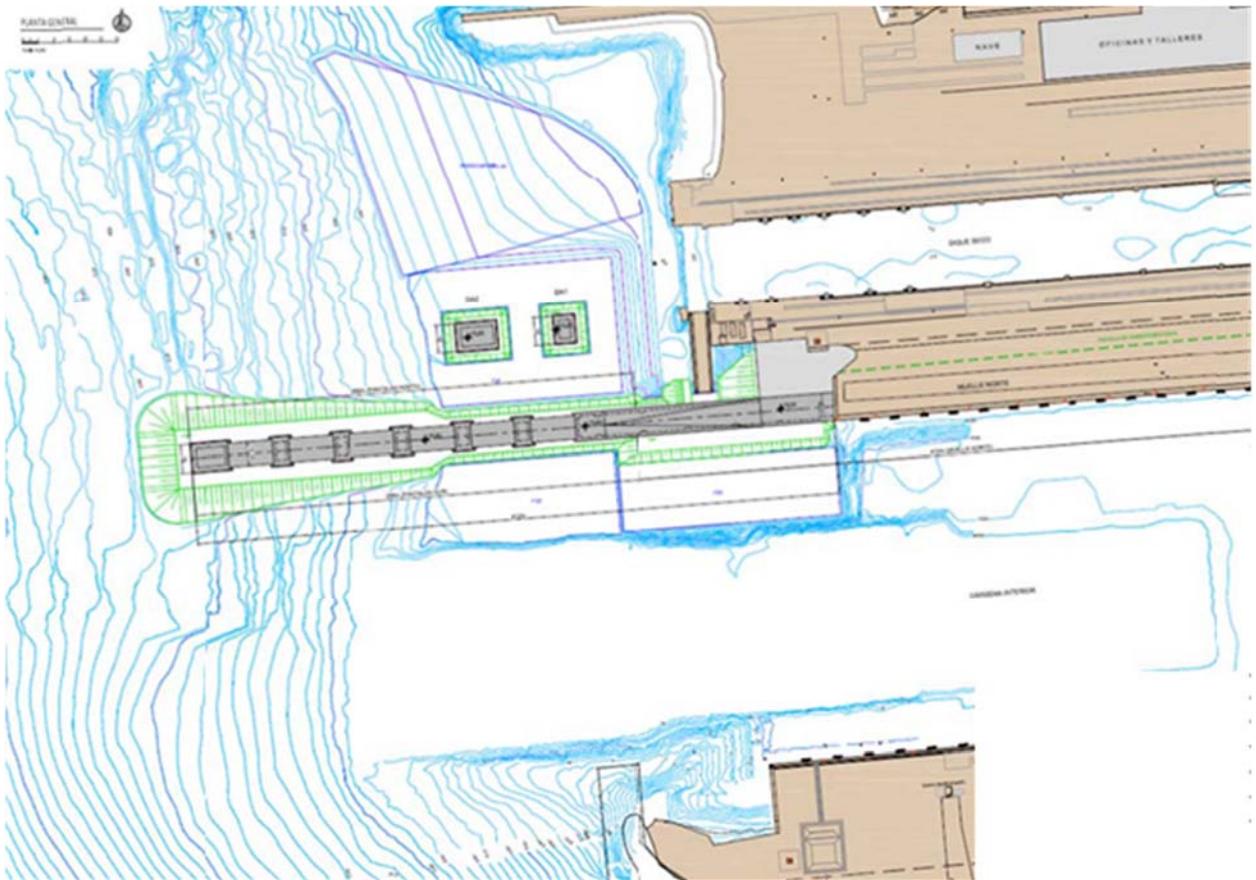
Ubicación de instalaciones portuarias de Campamento



## Instalaciones Portuarias de Campamento



## Planta de la Situación Proyectada



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 type="checkbox"/> No se alcanza el buen potencial ecológico <input checked="" 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

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 socio-económico
Observaciones: Las instalaciones existentes se encuentran limitadas en cuanto a funcionalidad si no se dotan de nueva línea de atraque, o infrautilizadas al no poder atender a nuevos tráficos de acuerdo con la potencialidad de las instalaciones existentes.	Observaciones: Las obras del muelle consisten en la prolongación del Muelle Norte y la creación de dos puestos de atraque, Pantalán Norte y Sur. A su vez el muelle será compatible con la reutilización de la Dársena Interior como dique seco, ampliando el espacio disponible para futuros proyectos singulares. Por último, la prolongación del muelle permitirá reducir la afección del oleaje sobre la compuerta del dique seco Norte proporcionando un cierto grado de abrigo.

<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: Hydropowerplants / Floodprotectionschemes / Navigationprojects / Impoundmentfordrinkingwatersupply / 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 y declaración de impacto ambiental (Resolución de 11 de diciembre de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto "Infraestructuras portuarias en las instalaciones de Campamento. San Roque", de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras) y posterior Resolución de 17 de junio de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Modificación de las infraestructuras portuarias en las instalaciones de Campamento, puerto de la Bahía de Algeciras, término municipal de San Roque, Cádiz.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Caracterización del Material Dragado	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Plan de Vigilancia Ambiental	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Programa de Actuaciones Ambientales	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Estudio de Gestión de Residuos y Plan de Gestión de Residuos	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Implantación de la ROM 5.1 – 13, y ejecución del Programa de Calidad Ambiental.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Sistema de Gestión Ambiental implantado y certificado desde el año 2011.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Plan Interior de Contingencias por Lucha contra la contaminación marina	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Los materiales a dragar han sido caracterizados conforme a las nuevas Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre, habiendo sido clasificados una parte como de Categoría A y otra como de Categoría B, planteándose para los de Categoría A su valorización en regeneración de playas de aquella parte que se considere adecuada granulométricamente tras acuerdo con la Demarcación de Costas Andalucía Atlántico y la reubicación del resto de los de Categoría A en dos zonas adecuadas en la zona de servicio del propio puerto previamente caracterizada y considerada apta para este fin. Para los de Categoría B se plantea su uso productivo en el relleno de los cajones de la propia obra, lo que permitirá su confinamiento en condiciones de seguridad.</li> <li>En el momento de redacción de esta ficha el MAGRAMA aún no ha informado favorablemente la actuación en lo relativo a su compatibilidad con la Estrategia Marina de la Demarcación Estrecho y Alborán, aunque ya se ha elaborado y remitido la documentación requerida, tanto la caracterización de los materiales como la relativa a la zona de reubicación para garantizar su idoneidad conforme al artículo 35 de la ley 41/2010 de Protección del Medio Marino.</li> <li>Durante la obra de dragado (unidad de obra que en mayor medida puede conllevar una alteración de la calidad química y ecológica de la masa de agua) y su reubicación, se aplicarán medidas de control como barreras antiturbidez y otras de aplicación habitual en este tipo de operaciones que han sido recogidas en el Plan de Actuaciones Medioambientales de la obra. Mención especial merece la implementación de un sistema doble de seguridad para evitar la dispersión de la turbidez, basado en una barrera antilimo física convencional y una segunda barrera de burbujas para mejorar la eficacia del conjunto.</li> <li>Complementariamente el Programa de Vigilancia de la ROM 5.1, ya implantada, garantiza el control de la calidad hídrica en la zona.</li> </ul>		

<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>:

Actualmente el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas se encuentra en la fase final de su aprobación. Se ha trasladado a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio la información sobre esta actuación.

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

Se considera una modificación de las condiciones hidromorfológicas de la masa de agua producida por la creación del nuevo muelle de 412 m y dragado de una superficie de 52.000 m<sup>2</sup>. Afectará a un 1,7% de la masa de agua 610003. Esta es una alteración hidromorfológica ya evaluada ambientalmente y considerada como viable en Resolución de 17 de junio de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Modificación de las infraestructuras portuarias en las instalaciones de Campamento, puerto de la Bahía de Algeciras, término municipal de San Roque, Cádiz. La alteración no supondrá cambios significativos en la hidrodinámica ni alterará de forma permanente la calidad química y ecológica de la masa de agua. La alteración será puntual, limitada en el espacio y el tiempo, durante las obras.

---

<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:

En el marco de la realización de actividades de naturaleza económica o social para cumplir obligaciones de servicio público, el Derecho Comunitario utiliza el concepto de “servicios de interés económico general”: designan las 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. Este es el caso de los servicios en red de transportes, energía y comunicación. Tratándose de un interés a largo plazo sobre los intereses sociales y económicos para el entorno del puerto y su HinterLand.

- 
- 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:

El proyecto implica la modificación de una de las actuaciones del proyecto Infraestructuras portuarias en las instalaciones de Campamento, puerto de la Bahía de Algeciras, que fue sometido a evaluación de impacto ambiental y que cuenta con Resolución de DIA favorable (Resolución de 11 de septiembre de 2000) de la entonces Secretaría General de Medio Ambiente. En concreto, el proyecto pretende sustituir la prolongación del muelle sur prevista, por la prolongación del muelle norte mediante un pantalán, con el objeto de dar abrigo suficiente a las operaciones del dique-compuerta del dique seco y proporcionar una línea de atraque y superficie del muelle, que permita llevar a cabo operaciones complementarias y de armamento de buques usuarios de las instalaciones de los astilleros CernaVal (actual concesionario).

Las características del proyecto respecto al aprobado mediante la DIA del año 2000 implican una reducción del tamaño del mismo, por un menor volumen de ejecución de las obras, lo que conlleva una disminución en la utilización de recursos y en la generación de residuos, por lo tanto supone una mejora sustancial con respecto al proyecto inicial ya aprobado y evaluado como ambientalmente viable.

El proyecto se justifica porque la actividad del centro de reparaciones navales se ha ido incrementando de forma continua en las instalaciones de Campamento. Actualmente el dique seco está prestando un adecuado servicio a la actividad de reparación naval, ocupando no sólo las instalaciones incluidas en su concesión, sino los muelles de la Dársena Interior para actividades complementarias o muelle de armamento. La puesta en actividad del dique seco como tal, tras la habilitación realizada por el concesionario, ha supuesto el inicio de operaciones del cajón compuerta del dique seco, el cual no se había utilizado hasta la fecha. La operativa de dicha compuerta se ha mostrado muy sensible a la incidencia de oleaje exterior durante las operaciones de apertura y cierre del dique. Por ello, el Concesionario nos ha transmitido la necesidad de mejorar las condiciones de abrigo de la bocana del dique seco de forma que mejore la operatividad y seguridad del mismo.

Por otra parte, la actividad generada por las actuales instalaciones de CernaVal requiere un complemento en línea de atraque, con un muelle de armamento que permita preparar los trabajos en dique seco o rematar los mismos ya a flote, compatibilizando estas tareas con la intensa actividad desarrollada en ambos diques. Por ello, se requieren al menos dos atraques auxiliares, siendo deseable que al menos uno de ellos alcance los 300 metros de longitud.

La utilización de la Dársena Interior supone una clara limitación de las posibilidades de las instalaciones de Campamento para dar servicio a otros tráficos, en particular los grandes proyectos singulares. Cabe destacar la relevancia que han tenido las dos iniciativas desarrolladas hasta la fecha de proyectos singulares, el Dique de Mónaco, y el proyecto Adriatic LNG, tanto a efectos de inversión privada como en generación de empleos directos e indirectos. Gracias a estas dos iniciativas, las instalaciones de Campamento se han consolidado como un referente internacional para este tipo de actividad, abriendo la puerta a que surjan nuevas iniciativas en los próximos años.

Por tanto, las instalaciones actuales están limitadas en cuanto a funcionalidad si no se dotan de nueva línea de atraque, o infrutilizadas al no poder atender a nuevos tráficos de acuerdo con la potencialidad de las instalaciones existentes.

<sup>8</sup>Enestecaso, 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 lo tanto, la manera de alcanzar los beneficios establecidos para la salud humana, para el mantenimiento de la seguridad humana y el desarrollo sostenible que suponen las nuevas modificaciones superan a los beneficios sociales y medioambientales que se conseguirían no actuando orientados a alcanzar los objetivos ambientales del Plan, objetivos ambientales cuyas posibilidades de consecución no se verán afectadas por la actuación.

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 actuación)	NO	SI	SI
Alternativa inicial aprobada en la DIA del año 2.000	NO	NO	NO
Alternativa modificada en la Resolución de 2013	SI	NO	NO
En caso de que no haya alternativas, explicar los motivos:			
Resumen que justifique la selección de la alternativa <sup>10</sup> :			
<p>En la documentación aportada al MAGRAMA que sirvió para obtener la Resolución de 17 de junio de 2013 por la que se autorizaba a efectos ambientales de la modificación del proyecto aprobado en la DIA de 2000, se incluía un análisis de alternativas desde un punto de vista ambiental, que mostraba la idoneidad de la planteada.</p> <p>De la misma forma, con mayor nivel de detalle, en la documentación aportada para la obtención del informe de compatibilidad con la Estrategia marina, que incluye la caracterización de los materiales a dragar, el estudio de sus posibles usos productivos y las condiciones de su reubicación, se realiza un análisis detallado de las mejores alternativas que da como resultado la propuesta de valorización de aquellos de Categoría B en el relleno de cajones, permitiendo su confinamiento, la valorización en regeneración de playas de aquella parte que se considere adecuada granulométricamente de los de Categoría A tras acuerdo con la Demarcación de Costas Andalucía Atlántico y la reubicación del resto en dos posibles áreas dentro de la zona de servicio de la APBA, para su almacenamiento y posible utilización futura.</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            |
|   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| ▪ ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?                                | <input checked="" type="checkbox"/> Sí |
|   | <input type="checkbox"/> No            |

Observaciones:

Ha quedado justificado que no se excluye ni compromete el logro de los objetivos generales para esta masa de agua, y por supuesto, y en mucha mayor medida, los 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:

La aplicación de las Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre garantiza la viabilidad ambiental y un nivel de protección suficiente.  
La observación del condicionado de la DIA del año 2000, de las Resolución de 2013, el PVA incluido en el proyecto, y el PAM del contratista garantiza adicionalmente la protección ambiental.

## 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

### Breve explicación final de la evaluación<sup>12</sup>

La actuación propuesta de prolongación del muelle norte de la dársena interior de Campamento, San Roque, es de interés público, y se promueve a causa de previsiones referentes a tráfico portuario y mejora de la operatividad y funcionalidad de las instalaciones.

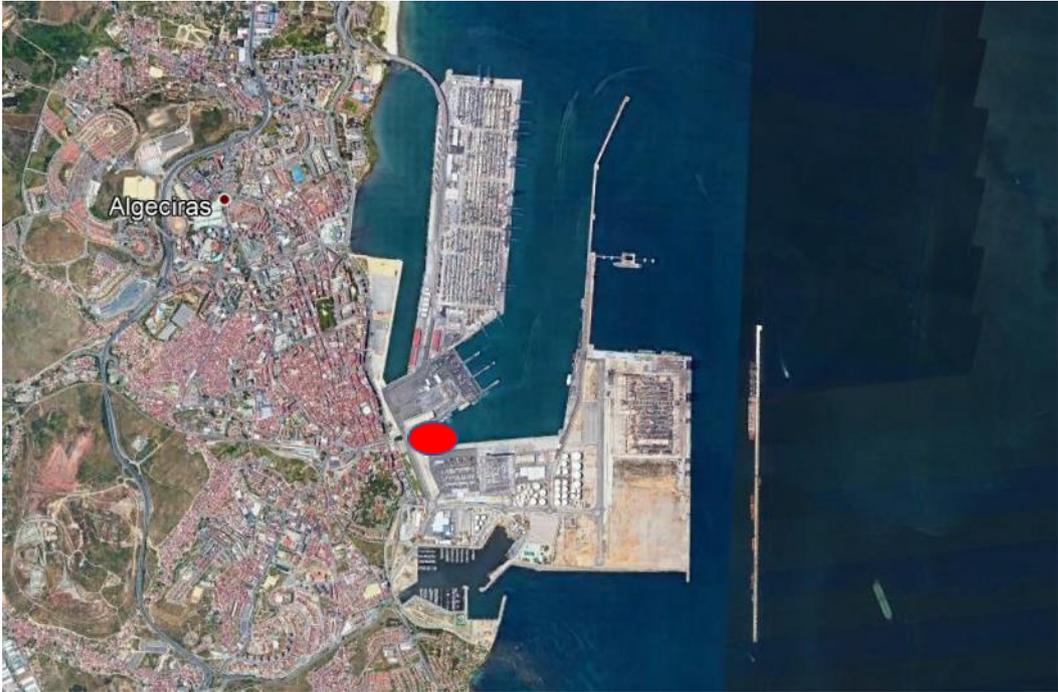
La actuación implica una mejora y menor impacto ambiental sobre la solución inicial también considerada viable en la DIA del año 2000 y por lo tanto aprobada a efectos ambientales.

La actuación se produce sobre una masa de agua muy modificada y sólo implica una alteración hidromorfológica menor que afecta al 1,7% de la superficie de la masa de agua 610003, sin alterar la significativamente hidrodinámica, ni la calidad química o ecológica más que temporalmente durante la ejecución de la obra. Las medidas de control previstas durante la obra impedirán que se afecten otras masas de agua naturales. Los objetivos de mejora del estado ecológico de la masa de agua contemplados en el próximo ciclo de planificación no se ven comprometidos por esta actuación.

<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.

## 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:	PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE MUELLE Y EXPLANADA EN LA DÁRSENA DE LA GALERA.	
Breve descripción:	<p>Las obras a proyectar consistirán, básicamente, en la ejecución de una nueva alineación de muelle y nueva explanada asociada para conectar las actuales zonas de Isla Verde y Galera. La longitud de muelle estimada es de unos 140 metros, incluyendo dos rampas Ro-Ro de unos treinta y cinco (35) metros, y definiendo una línea quebrada para adaptarse a la geometría de los muelles existentes. La superficie a generar es de 18.900 m2. En esa superficie se incluye el encauzamiento del Río de la Miel que se prolongará en una longitud de unos 140 metros. El proyecto no incluye las futuras pasarelas de embarque, si bien deberá dejar acondicionadas las infraestructuras para poder instalar las pasarelas en el futuro.</p> <p>Al tratarse de una actuación de relleno y muelle en zona I, abrigada, de la zona de servicio portuaria, no está sometido a procedimiento de evaluación ambiental, ni ordinaria ni simplificada.</p>	
		



Situación:	<input 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
		610002	Costera Muy Modificada	10	Desembocadura del Getares - Límite del PN de los Alcornocales	Bueno o mejor

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 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

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 socio-económico
Observaciones: La actuación obedece a los resultados de un estudio para mejorar las condiciones de operatividad de la dársena de La Galera, optándose por la generación de más explanadas para la conexión de Isla Verde y Galera, y así dar más espacio a las líneas de atraque de Ceuta, permitiendo una reordenación del conjunto de los atraques. Se incluye el encauzamiento del Río de la Miel que se prolongará en una longitud de unos 140 metros.	Observaciones: La longitud de muelle estimada es de unos 140 metros, incluyendo dos rampas Ro-Ro de unos treinta y cinco (35) metros, y definiendo una línea quebrada para adaptarse a la geometría de los muelles existentes. La superficie a generar es de 18.900 m <sup>2</sup> .

<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: Hydropowerplants / Floodprotectionschemes / Navigationprojects / Impoundmentfordrinkingwatersupply / 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 **mitigar** el impacto sobre el estado? Sí No**Lista de medidas de mitigación<sup>5</sup> en marcha o previstas**

Prevista

En marcha

Lista de medidas de mitigación <sup>5</sup> en marcha o previstas	Prevista	En marcha
Estudio de impacto ambiental	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Caracterización del Material Dragado	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Plan de Vigilancia Ambiental	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Programa de Actuaciones Ambientales	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estudio de Gestión de Residuos y Plan de Gestión de Residuos	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Implantación de la ROM 5.1 – 13, y ejecución del Programa de Calidad Ambiental	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Sistema de Gestión Ambiental implantado y certificado desde el año 2011.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Plan Interior Marítimo de Contingencias	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observaciones:

- Los materiales a dragar se han caracterizado conforme a las Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre.
- El informe de compatibilidad con la Estrategia Marina de la Demarcación Estrecho y Alborán ha sido solicitado
- Durante las obras se aplicarán medidas de control de aplicación habitual en este tipo de operaciones que serán recogidas en el Plan de Vigilancia Ambiental.
- Asimismo, se elaborará un Plan de Actuaciones Medioambientales de la obra sobre la base del PVA.
- Complementariamente el Programa de Vigilancia de la ROM 5.1, ya implantada, garantiza el control de la calidad hídrica en la zona.

---

<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>:

El Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas está en proceso de aprobación. Se ha trasladado a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio la información sobre esta actuación.

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

Se considera una modificación de las condiciones hidromorfológicas de la masa de agua producida por el dragado. Afectará a un 0,149 % de la masa de agua 610002 (1,85 has de 1.239).

Esta es una alteración hidromorfológica que al tratarse de una actuación de relleno y muelle en zona I, abrigada, de la zona de servicio portuaria, no está sometido a procedimiento de evaluación ambiental, ni ordinaria ni simplificada.

Este proyecto no puede implicar un deterioro de la masa de agua, ya que las actuaciones contempladas no pueden poner en riesgo el mantenimiento del potencial ecológico actual, ya afectado por la presencia del río de la Miel y sujeto a una renovación reducida al tratarse de una zona interior y muy confinada de la dársena. De hecho, el proyecto sólo puede alterar el tiempo de renovación de la masa portuaria favorablemente al reducir su volumen en la zona más cerrada de la actual dársena dando lugar a una conformación más abierta en la que se reduce el efecto "fondo de saco". En la medida en que se mantiene el vertido del río de la Miel algo que será corregido en el futuro, las condiciones de calidad de la masa de agua y sedimentos solo empeorarían si se redujera de modo significativo la capacidad de renovación de la masa de agua, algo que a todas luces no va a ocurrir.

La alteración no supondrá cambios significativos en la hidrodinámica ni alterará de forma permanente la calidad química y ecológica de la masa de agua. La alteración será puntual, limitada en el espacio y el tiempo, durante las obras.

<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:

Se trata de una actividad de naturaleza económica o social para cumplir obligaciones de servicio público. El Derecho Comunitario utiliza el concepto de “servicios de interés económico general”: designan las 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. Este es el caso de los servicios en red de transportes, energía y comunicación. Tratándose de un interés a largo plazo sobre los intereses sociales y económicos para el entorno del puerto y su HinterLand.

- 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 manera de alcanzar los beneficios establecidos para la salud humana, para el mantenimiento de la seguridad humana y el desarrollo sostenible que suponen las nuevas modificaciones superan a los beneficios sociales y medioambientales que se conseguirían no actuando orientados a alcanzar los objetivos ambientales del Plan, objetivos ambientales cuyas posibilidades de consecución no se verán afectadas por la actuación.

<sup>8</sup>Enestecaso, 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.

**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 actuación)	NO	SI	SI
Alternativa propuesta	SI	NO	NO

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

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

En la documentación aportada para la obtención del informe de compatibilidad con la Estrategia marina, que incluirá la caracterización de los materiales a dragar, el estudio de sus posibles usos productivos y las condiciones de su reubicación, se realizará un análisis detallado de las mejores alternativas conforme a los dispuesto en las DGMD.

<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            |
|   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| ▪ ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?                                | <input checked="" type="checkbox"/> Sí |
|   | <input type="checkbox"/> No            |

Observaciones:

Ha quedado justificado que no se excluye ni compromete el logro de los objetivos generales para esta masa de agua, y por supuesto, y en mucha mayor medida, los 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:

La aplicación de las Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre garantiza la viabilidad ambiental y un nivel de protección suficiente.  
El PVA incluido en el proyecto, y el PAM del contratista garantizará adicionalmente la protección ambiental.

## 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>
<p>La actuación es de interés público, y se promueve a causa de previsiones referentes a tráficos portuarios y mejora de la operatividad y funcionalidad de las instalaciones.</p> <p>La actuación se produce sobre una masa de agua muy modificada y sólo implica una alteración hidromorfológica menor que afecta al 0,14% de la superficie de la masa de agua 610002, sin alterar la significativamente hidrodinámica, ni la calidad química o ecológica más que temporalmente durante la ejecución de la obra. Las medidas de control previstas durante la obra impedirán que se afecten otras masas de agua naturales. Los objetivos de mejora del estado ecológico de la masa de agua contemplados en el próximo ciclo de planificación no se ven comprometidos por esta actuación.</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.](#)

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

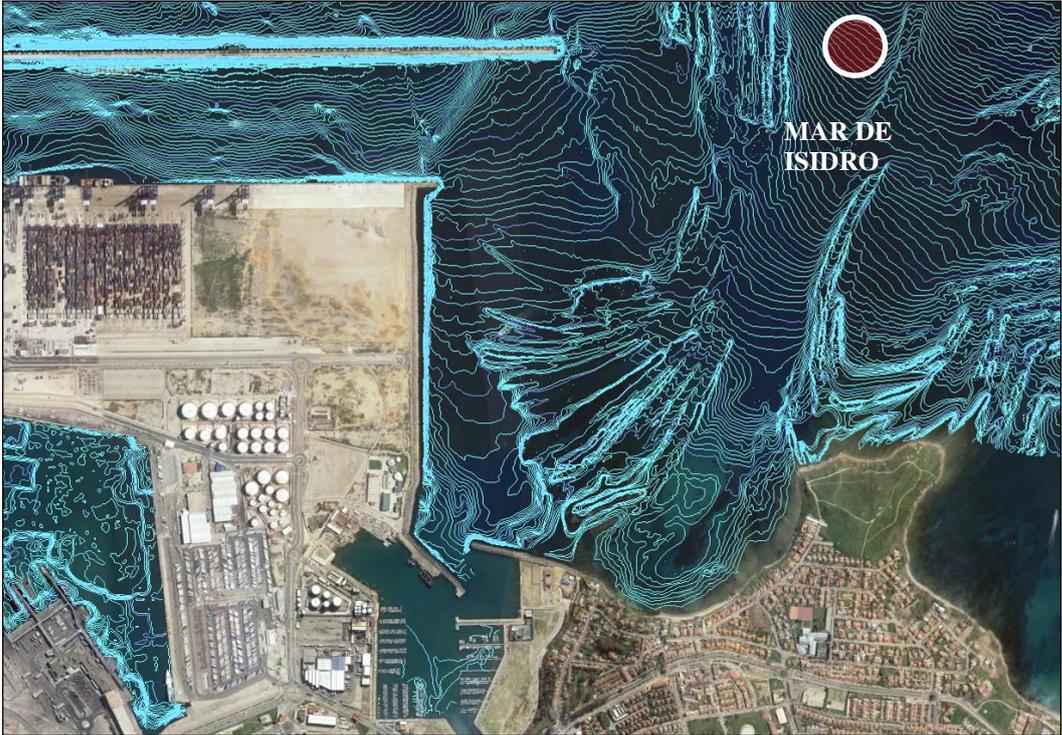
Identificación de la actuación sobre la que se aplica el artículo 4.7		
Código de la medida	Identificador del ciclo de planificación	<ID_PHC>
	Código europeo de la demarcación hidrográfica	<EUDHCod>
	Código único de la medida	<CodMedida>
Nombre de la medida:	PROYECTO “MEJORA DE CALADO DEL BAJO MAR DE ISIDRO”	
Breve descripción:	<p>Las infraestructuras portuarias de Isla Verde Exterior se configuran con una gran explanada definida por alineaciones de muelle y mota de cierre. Las alineaciones de muelle están protegidas frente a la acción del oleaje por un dique exento sensiblemente paralelo a la dirección Norte-Sur. La planta actual de dichas infraestructuras junto con la batimetría se adjunta a continuación.</p>  <p>Ilustración 1. Ubicación de la zona de actuación</p> <p>La alineación principal que define el atraque de estas explanadas, así como, el muelle interior de su dique de abrigo exento, definen una dársena abierta por sus dos extremos Norte — Sur. Los buques que operan en estos muelles, realizan sus operaciones de entrada y salida, tanto por la bocana Norte, como por la Sur.</p> <p>Si observamos la batimetría de las áreas de los teóricos canales de entrada y salida, resalta en su zona Sur el denominado BAJO MAR DE ISIDRO, cuyos puntos más altos superan la cota de calado -16,00. Toda la línea de atraque definida por el muelle Este tiene un calado físico de -18,50. Además de lo expuesto, las nuevas series de buques súper-porta contenedores requieren como mínimo calados físicos de 17,00 metros, por ello, se ha mejorado el calado del Muelle Juan Carlos 1 Este.</p> <p>Las crestas de las capas de roca del Bajo del Mar de Isidro, como hemos dicho, tienen unos calados menores a los 17,00 metros, y además están dentro del ámbito del canal de entrada y salida a la dársena en su extremo Sur.</p> <p>Este Bajo del Mar de Isidro está señalizado, pero su posición y su calado limitante, condicionan la explotación de las infraestructuras de Isla Verde Exterior. Las condicionan al imponer unas trayectorias para los buques de radios reducidos, pero además de condicionarla, suponen un riesgo altísimo ya que un fallo en dichas trayectorias supondría que el fondo del casco de estos buques súper portacontenedores impactase contra estas capas subverticales de roca que definen la morfología del referido Bajo.</p>	



Ilustración 2. Trayectorias que deben seguir los buques para acceder a las infraestructuras de Isla Verde

Todo lo expuesto, justifica la necesidad urgente de realizar la actuación de mejora de calado en el Bajo del Mar de Isidro, consistente en el dragado de las zonas altas con calados menores de la -18,50, para que no solo las alineaciones de muelle, sino también los canales de entrada a la dársena tengan un calado físico garantizado de dieciocho metros cincuenta (18,50 metros), referidos a la B.V.E.

La necesidad urgente de la actuación de mejora de calado ha sido manifestada por la Corporación de Prácticos, y por Capitanía Marítima.

El dragado que se propone ejecutar, para eliminar los puntos altos de las crestas de las capas de roca, comprende una superficie aproximada de unas 2,3 Ha, y un volumen aproximado de unos 29.400 m<sup>3</sup>, incluyendo la tolerancia por sobredragado. La naturaleza del material es esencialmente rocosa.

El dragado a realizar se ejecutará con equipos de excavación mecánica, pontona de patas tipo dipper con excavadora de gran potencia dotada de herramientas especiales para arranque de roca y cuchara para carga en gánguiles. Esta técnica permite un dragado selectivo de las estructuras geológicas que superan la cota de diseño deseable, evitando un dragado indiscriminado de un área mayor de la necesaria.

La reubicación del material extraído se llevará a cabo, en principio, en una fosa que habitualmente emplea la APBA como vaciadero en el interior de la zona norte del dique exento (delimitación zona I de las aguas del DPP), para el vertido de material dragado. Esta zona, es una zona de escaso valor ecológico, de fondos sedimentarios constituidos por diversos materiales procedentes de distintos dragados. El vertido habitual de material en este punto no ha conllevado incidencias ambientales negativas sobre las zonas aledañas.

Como medida correctora, se diseñará a nivel de anteproyecto la actuación de reubicación del material rocoso de interés biológico.

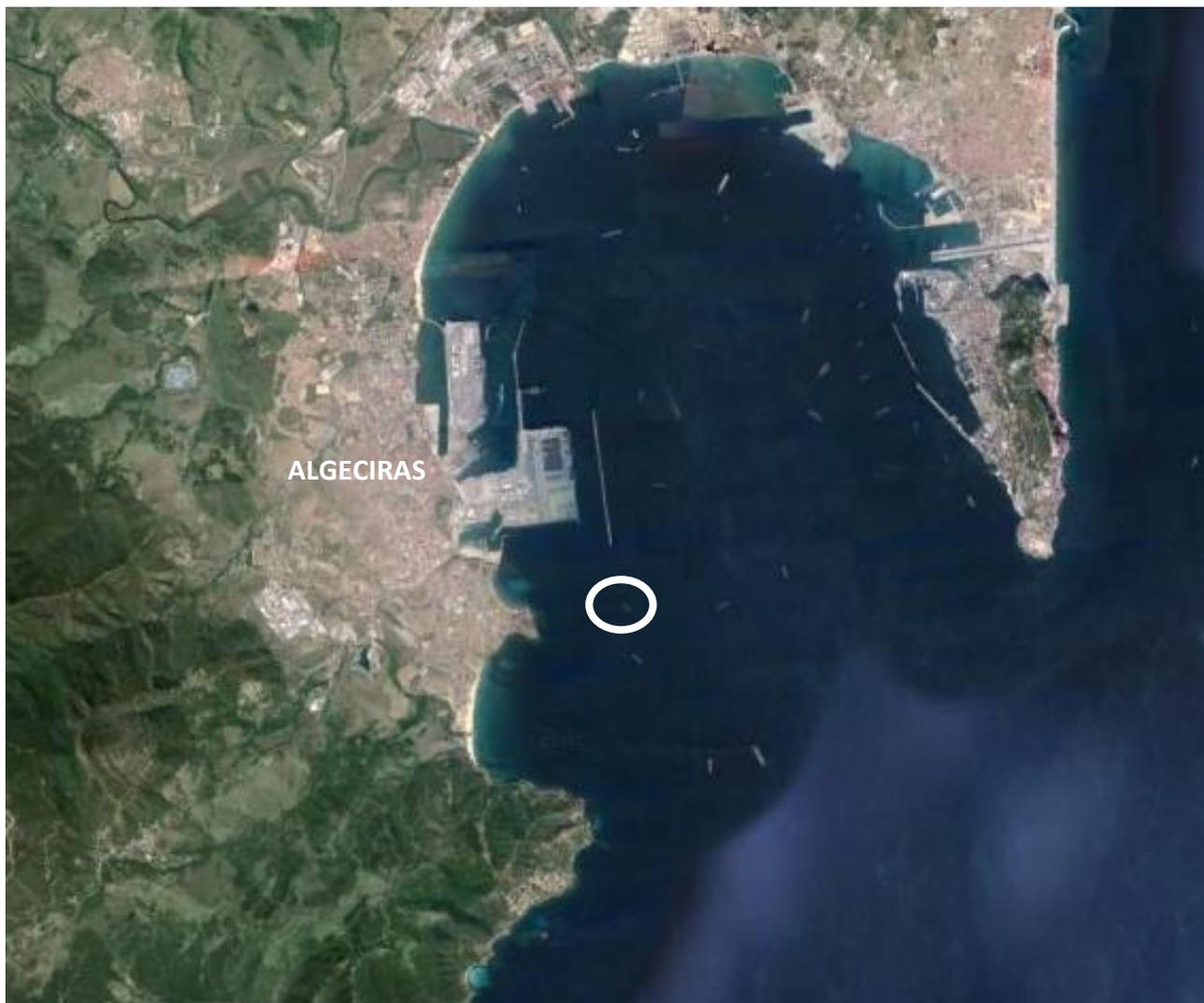
La medida consistirá en la localización y caracterización de una zona de reubicación del material rocoso alternativa a la fosa anexa al extremo norte interior del dique exento habitualmente utilizada por la APBA para la reubicación de productos de dragado, en la base exterior de la escollera del extremo sur del citado dique, de forma que se pueda aspirar a la conservación de la mayor parte posible de la fauna y flora sésil que recubre las piezas rocosas del bajo Mar de Isidro a extraer, al menos las de mayor tamaño.



Situación:	<input 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
		610002	Costera Muy Modificada	10	Desembocadura del Getares - Límite del PN de los Alcornocales	Bueno o mejor

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"/> 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

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 socio-económico
Observaciones: La mejora de calado en el Bajo del Mar de Isidro obedece a la necesidad urgente por razones de seguridad de la navegación tal y como ha sido manifestada por la Corporación de Prácticos, y por Capitanía Marítima.	Observaciones: La actuación consiste en el dragado de las zonas altas con calados menores de la -18,50, para que no solo las alineaciones de muelle, sino también los canales de entrada a la dársena tengan un calado físico garantizado de dieciocho metros cincuenta (18,50 metros), referidos a la B.V.E.

<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: Hydropowerplants / Floodprotectionschemes / Navigationprojects / Impoundmentfordrinkingwatersupply / 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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Caracterización del Material Dragado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan de Vigilancia Ambiental	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Programa de Actuaciones Ambientales	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estudio de Gestión de Residuos y Plan de Gestión de Residuos	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Implantación de la ROM 5.1 – 13, y ejecución del Programa de Calidad Ambiental	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Sistema de Gestión Ambiental implantado y certificado desde el año 2011.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Plan Interior Marítimo de Contingencias	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Creación de biotopo a partir de las piezas rocosas a extraer más voluminosas	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Traslado de especies protegidas	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Los materiales a dragar no requieren serán caracterizados conforme a las Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre al ser de carácter rocoso.</li> <li>El informe de compatibilidad con la Estrategia Marina de la Demarcación Estrecho y Alborán se solicitará en el marco del procedimiento ambiental a emprender</li> <li>Durante las obras se aplicarán medidas de control de aplicación habitual en este tipo de operaciones que serán recogidas en el Plan de Vigilancia Ambiental.</li> <li>Se descartará el uso de explosivos para fragmentar la roca al objeto de evitar la generación de ruido impulsivo y el impacto sonoro sobre las poblaciones de mamíferos marinos presentes en la Bahía, por lo que la actuación se realizará El dragado a realizar se ejecutará con equipos de excavación mecánica, pontona de patas tipo dipper con excavadora de gran potencia dotada de herramientas especiales para arranque de roca y cuchara para carga en gánguiles. Esta técnica permite un dragado selectivo de las estructuras geológicas que superan la cota de diseño deseable, evitando un dragado indiscriminado de un área mayor de la necesaria.</li> <li>Previamente al dragado se trasladarán los ejemplares y colonias de especies protegidas que se detecten en un censo previo (<i>Charonia lampas</i>, <i>Pinna rudis</i> y <i>Astroides calycularis</i>) a lugares cercanos, apropiados y seguros.</li> <li>Adicionalmente las piezas rocosas más grandes que se extraigan con un potencial biológico alto no se verterán en la zona de vertido indiscriminadamente sino que se colocarán selectivamente en una zona previamente seleccionada al pie del extremo sur del dique exento para generar un biotopo.</li> <li>Asimismo, se elaborará un Plan de Actuaciones Medioambientales de la obra sobre la base del PVA.</li> <li>Complementariamente el Programa de Vigilancia de la ROM 5.1, ya implantada, garantiza el control de la calidad hídrica en la zona.</li> </ul>		

<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>:

El Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas está en proceso de aprobación. Se ha trasladado a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio la información sobre esta actuación.

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

Se considera una modificación de las condiciones hidromorfológicas de la masa de agua producida por el dragado. Afectará a un 0,18 % de la masa de agua 610002 (2,3 has de 1.239). Esta es una alteración hidromorfológica que se evaluará ambientalmente. La alteración no supondrá cambios significativos en la hidrodinámica ni alterará de forma permanente la calidad química y ecológica de la masa de agua. La alteración será puntual, limitada en el espacio y el tiempo, durante las obras.

---

<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:

El criterio principal y objeto de la actuación es garantizar la seguridad de la navegación, la vida humana y el medio ambiente, eliminando un factor de riesgo que puede dar lugar a accidentes.

La navegación comercial en la zona se produce en toda la zona de servicio portuaria de la que forma parte el bajo considerado y se trata de una actividad de naturaleza económica o social para cumplir obligaciones de servicio público. El Derecho Comunitario utiliza el concepto de "servicios de interés económico general": designan las 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. Este es el caso de los servicios en red de transportes, energía y comunicación. Tratándose de un interés a largo plazo sobre los intereses sociales y económicos para el entorno del puerto y su HinterLand.

- 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:

Como ya se ha explicado esta actuación supone la eliminación de un factor de riesgo de accidente naval, y consiguientemente de afectaciones severas a la seguridad humana y ambiental.

<sup>8</sup>Enestecaso, 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.

**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 actuación)	NO	SI	SI
Alternativa propuesta	SI	NO	NO

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

No se puede seguir prolongando la situación de riesgo que ya ha sido advertido en varias ocasiones por la corporación de prácticos y la Capitanía Marítima.

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

En este caso la no actuación implica un riesgo para la conservación de la calidad ambiental de la zona, y particularmente el buen estado ecológico de la masa de agua, significativamente superior a la alteración hidromorfológica asociada a la actuación.

<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            |
|   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| ▪ ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?                                | <input checked="" type="checkbox"/> Sí |
|   | <input type="checkbox"/> No            |

Observaciones:

Ha quedado justificado que no se excluye ni compromete el logro de los objetivos generales para esta masa de agua, y por supuesto, y en mucha mayor medida, los 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:

La aplicación de las Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre garantiza la viabilidad ambiental y un nivel de protección suficiente.

La tramitación ambiental ordinaria que se va a acometer en 2021 como se aconsejaba en el informe de compatibilidad con la estrategia marina obtenido garantizará la consideración de todas las medidas posibles de prevención ambiental y reducción de impactos.

El PVA incluido en el proyecto, y el PAM del contratista garantizará adicionalmente la protección ambiental.

## 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

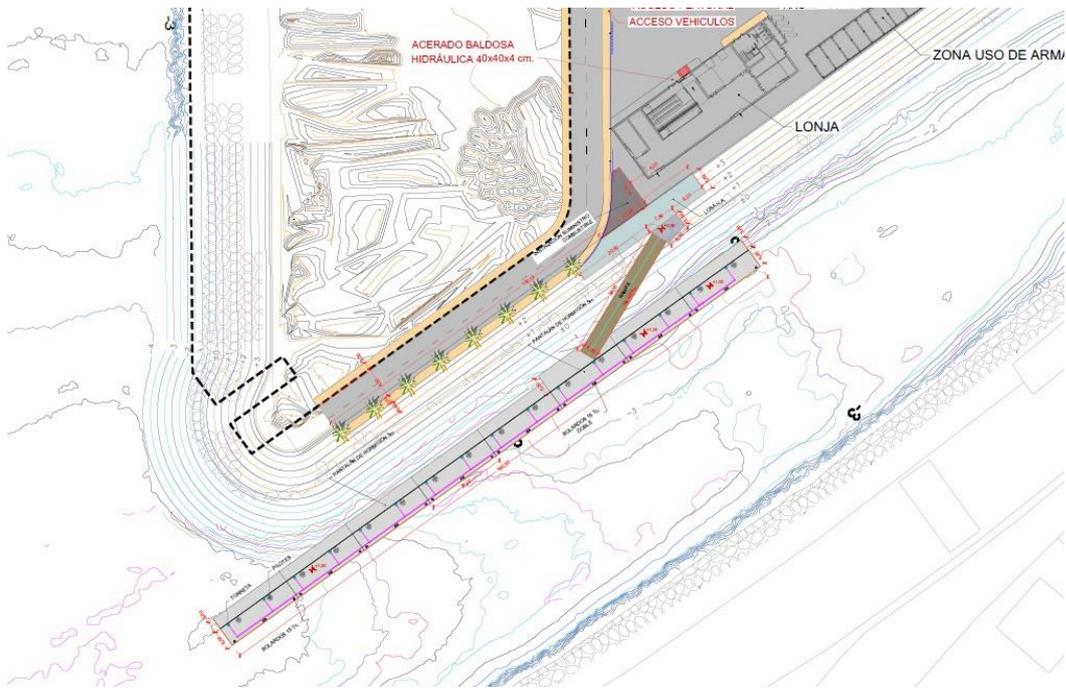
¿Es viable la modificación / nueva actividad / alteración?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí
	<input type="checkbox"/> No

<b>Breve explicación final de la evaluación<sup>12</sup></b>
<p>La actuación propuesta obedece a razones superiores de incremento de la seguridad para tráfico marítimo, la vida humana y ambiental, al reducir el riesgo de accidentes.</p> <p>La actuación se produce sobre una masa de agua muy modificada y sólo implica una alteración hidromorfológica menor que afecta al 0,18% de la superficie de la masa de agua 610002, sin alterar la significativamente hidrodinámica, ni la calidad química o ecológica más que temporalmente durante la ejecución de la obra. Las medidas de control previstas durante la obra impedirán que se afecten otras masas de agua naturales. Los objetivos de mejora del estado ecológico de la masa de agua contemplados en el próximo ciclo de planificación no se ven comprometidos por esta actuación.</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.](#)

## ANEXO II: 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:	PROYECTO ATRAQUE PESQUERO MARGEN DERECHA RÍO GUADALMEDINA					
Breve descripción:	<p>La obra proyectada es la ejecución de un pantalán flotante con pilotes y pasarela de unión a tierra en la zona de la margen derecha del río Guadalmedina.</p> <p>El pantalán tendrá una longitud aproximada de unos 160 metros y una anchura no menor de 5 metros.</p> <p>El uso al que se destinará esta instalación es al atraque de embarcaciones pesqueras de pequeño porte y calado.</p> 					
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
	610024	Costera Muy Modificada	9	Puerto de Málaga	Bueno o mejor	Bueno o mejor


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 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

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 socio-económico

<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: Hydropowerplants / Floodprotectionschemes / Navigationprojects / Impoundmentfordrinkingwatersupply / 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).

**Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración<sup>3</sup>**

<b>Factor determinante</b>	<b>Uso</b>
<p>Observaciones:</p> <p>En los últimos años se ha ido consolidando los tráficos de graneles, acompañados de un crecimiento en la tipología de buque atendido en el puerto. Esta situación ha provocado la necesidad de dotar al puerto de mayor superficie para el almacenamiento y logística de las mercancías, lo que requiere una reordenación del uso del suelo y el traslado de algunas instalaciones a zonas compatibles con su uso. En esta situación es la que se encuentran las actuales instalaciones pesqueras, que requieren de su traslado a la dársena de San Andres, liberando superficie para la construcción de un nuevo muelle y superficie asociada.</p> <p>La dársena a la que se trasladarán las instalaciones pesqueras reúne condiciones óptimas para atender embarcaciones de menor porte y calado como son las embarcaciones de pesca.</p>	<p>Observaciones:</p> <p>Con esta actuación se consigue liberar espacio para otros usos, trasladar las instalaciones pesqueras a una zona compatible con el uso tanto terrestre como marítimo.</p> <p>Se proyecta la construcción de un pantalán flotante de unos 160 metros de longitud y al menos 5 metros de anchura, pilotes y rampa de acceso al pantalán.</p> <p>Se conseguirá mejorar la seguridad en el tráfico marítimo portuario al generar dos bocanas y canales de acceso independientes, el actual para el tráfico comercial y embarcaciones de gran porte y la dársena de San Andres en la que se concentrarán embarcaciones de menor porte como las relacionadas con la pesca y embarcaciones deportivas.</p>

**Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA**¿Se han dado todos los pasos posibles para **mitigar** el impacto sobre el estado? Sí No**Lista de medidas de mitigación<sup>5</sup> en marcha o previstas**

Prevista

En marcha

	Prevista	En marcha
Caracterización del material de dragado	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan de vigilancia ambiental	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Programa de Actuaciones Ambientales	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estudio de Gestión de Residuos y Plan de Gestión de Residuos	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Evaluación de la calidad ambiental del agua del Puerto de Málaga ROM 5.1-13	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Sistema de Gestión Ambiental ISO 14001:2015	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Plan Interior Marítimo	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observaciones:

- Durante el periodo de obras, se implementará el correspondiente plan de vigilancia ambiental, así como las actuaciones ambientales derivadas de este plan.
- Actualmente está en marcha la Evaluación de la calidad ambiental del agua del Puerto de Málaga ROM 5.1-13 lo que garantiza un correcto seguimiento de la calidad ambiental de la masa de agua.
- La Autoridad Portuaria cuenta con el Plan Interior Marítimo y los medios asociados al mismo para garantizar el correcto tratamiento de la masa de agua en casos de emergencias por contaminación marítima.

<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>:

El Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas está en proceso de aprobación. Se ha trasladado a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio la información sobre esta actuación.

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

Este proyecto modificará mínimamente las condiciones hidromorfológicas de la masa de agua ya que el proyecto está basado en la instalación de pantalan flotante sobre sobre pilotes clavados en el fondo.

La alteración de la masa de agua será mínima durante la explotación del proyecto concentrándose únicamente en el periodo de ejecución del proyecto que tendrá unos efectos limitados sobre las condiciones fisicoquímicas y biológicas.

Al encontrarse en zona I el proyecto no se encuentra sometido a procedimiento de evaluación ambiental.

Asociado a esta obra está el desvío del aliviadero de emergencia del colector centro de la ciudad de Málaga, por lo que se incrementará la presión sobre la masa de agua. Esta presión será menor que la ejercida por el aliviadero de emergencia en la dársena en la que está ubicado en la actualidad, dado que en paralelo va a entrar en servicio la nueva EBAR que mejorará el bombeo de aguas residuales a la EDAR de Guadalhorce reduciendo la entrada en servicio de este aliviadero y por tanto la presión sobre la masa de agua.

---

<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:

El traslado de las instalaciones pesqueras a esta dársena con unas condiciones hidromorfológicas que impiden el establecimiento de otras actividades compatibles, permite al mismo tiempo mantener la actividad pesquera en el puerto de Málaga, así como el resto de actividades comerciales asociadas al sector pesquero. Por ello, el mantenimiento de esta actividad en el puerto de Málaga tiene además asociado un marcado carácter social y económico.

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:

El desarrollo de este proyecto va a suponer un importante avance en el uso eficiente del dominio público portuario, ya que va a permitir el desarrollo de actividad en un espacio infrautilizado y que por las características del mismo no podría albergar otras actividades portuarias, liberando espacios necesarios en otras zonas del puerto.

El desvío del aliviadero de emergencia y la entrada en servicio de la nueva EBAR, aportará una mejora neta de la presión ambiental en la masa de agua, permitiendo por tanto atenuar la presión actual y mantener el buen estado de la masa.

**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 actuación)	NO	SI	SI
Alternativa propuesta	SI	NO	NO
En caso de que no haya alternativas, explicar los motivos:			
Resumen que justifique la selección de la alternativa <sup>10</sup> :			
<p>El desarrollo de la alternativa que se propone tiene desde el punto de vista ambiental una serie de mejoras como son el uso eficiente del dominio público, la reducción neta de la presión sobre la masa de agua y unos beneficios sociales y económicos al permitir la continuidad del sector pesquero en el puerto de Málaga.</p>			

<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.

<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            |
|   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| ▪ ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?                                | <input checked="" type="checkbox"/> Sí |
|   | <input type="checkbox"/> No            |

Observaciones:

Ha quedado justificado que 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:

Las medidas a tener en cuenta para garantizar la protección de la masa de agua durante la ejecución del proyecto serán el programa de vigilancia ambiental que se establezca.

## 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

### Breve explicación final de la evaluación<sup>12</sup>

Basar el resumen en:

La actuación propuesta es de interés público, responde a la necesidad de generar espacios en otras zonas del puerto para la consolidación de los tráficos actuales y ligero repunte en el corto plazo, dotando de uso portuario zonas actualmente infrautilizadas y por tanto haciendo un uso más eficiente del dominio público portuario.

El desvío del aliviadero de emergencia y la entrada en servicio de la nueva EBAR, aportará una mejora neta de la presión ambiental en la masa de agua, permitiendo por tanto atenuar la presión actual y mantener el buen estado de la masa.

Desde el punto de vista social y económico supone un importante respaldo el que el sector pesquero de la ciudad de Málaga pueda continuar con el desarrollo de su actividad en el puerto.

<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.

**ANEXO II: 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:	PROYECTO MUELLE 8 Y EXPLANADA ASOCIADA	
Breve descripción:	<p>La obra proyectada es la ejecución de una alineación desde el muelle 7 hasta el encuentro con la prolongación del muelle de la terminal de contenedores. Se estima que la nueva línea de atraque que entrará en servicio tendrá una longitud de unos 364 metros en dos alineaciones y un tación Ro-Ro de unos 43 metros</p> <p>Se rellenará la actual dársena de pescadería, generando una superficie asociada para depósito de mercancías y actividades logísticas de unos 60.000 m<sup>2</sup>.</p> <p>Se procederá al desvío del actual aliviadero de emergencia de la red de colectores de la ciudad, que vierte a la dársena del puerto, entre el actual puerto pesquero y la terminal de contenedores.</p> <p>Al tratarse de una actuación de relleno y muelle en zona I, el proyecto no está sometido a procedimiento de evaluación ambiental.</p>	
		
Situación:	<input checked="" type="checkbox"/> No iniciada	<input type="checkbox"/> En estudio <input checked="" type="checkbox"/> Proyecto en elaboración

	<input type="checkbox"/> En marcha		<input type="checkbox"/> En licitación			
	<input type="checkbox"/> Completada		<input type="checkbox"/> En ejecución			
	<input type="checkbox"/> Descartada					
Masas de agua afectadas:	Código	Categoría	Tipo (nº)	Nombre	Estado actual	Objetivo 2021
	610024	Costera Muy Modificada	9	Puerto de Málaga	Bueno o mejor	Bueno o mejor

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 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

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 socio-económico

<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: Hydropowerplants / Floodprotectionschemes / Navigationprojects / Impoundmentfordrinkingwatersupply / 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).

**Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración<sup>3</sup>**

<b>Factor determinante</b>	<b>Uso</b>
<p>Observaciones:</p> <p>La evolución de los tráficos de agroalimentarios en los últimos años, así como la tipología de buque de los distintos tráficos atendidos, hacen necesario dotar al puerto de una nueva alineación de atraque y superficie de almacenamiento/logística asociada a esta.</p> <p>El crecimiento del buque tipo asociado a estas operaciones, requiere igualmente alineaciones con un calado mayor al de las alineaciones actuales para estos tráficos, por lo que esta nueva alineación podrá atender a buques con hasta 15 metros de calado.</p> <p>El desarrollo y reordenación de la franja interfase Puerto-ciudad “empuja” hacia zonas industriales las instalaciones actuales de almacenamiento, lo cual requiere generar superficie adicional para compatibilizar ambos usos.</p> <p>Se realizará el desvío del aliviadero de emergencia a la dársena de San Andres, mejorando la presión a la que se encuentra sometida la dársena actual.</p>	<p>Observaciones:</p> <p>El objetivo de la realización del proyecto es poder continuar atendiendo los actuales tráficos de graneles sólidos, tráfico de gran importancia estratégica para el puerto.</p> <p>La generación de la superficie asociada a este muelle dotará de una importante reserva de espacios para la manipulación de mercancías y las actividades logísticas asociadas.</p> <p>Se reordenará y mejorará la circulación terrestre de vehículos.</p> <p>Se estima que la nueva línea de atraque que entrará en servicio tendrá una longitud de unos 364 metros en dos alineaciones y un tacón Ro-Ro de unos 43 metros.</p> <p>Se generará una superficie asociada a esta alineación de unos 60.000 m<sup>2</sup>.</p>

**Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA**¿Se han dado todos los pasos posibles para **mitigar** el impacto sobre el estado? Sí No**Lista de medidas de mitigación<sup>5</sup> en marcha o previstas**

Prevista

En marcha

Caracterización del material de dragado

Plan de vigilancia ambiental

Programa de Actuaciones Ambientales

Estudio de Gestión de Residuos y Plan de Gestión de Residuos

Evaluación de la calidad ambiental del agua del Puerto de Málaga ROM 5.1-13

Sistema de Gestión Ambiental ISO 14001:2015

Plan Interior Marítimo

Observaciones:

- Se prevé que el proyecto incorpore instalación perimetral para el tratamiento previo de las pluviales.
- Durante el periodo de obras, se implementará el correspondiente plan de vigilancia ambiental, así como las actuaciones ambientales derivadas de este plan.
- Actualmente está en marcha la Evaluación de la calidad ambiental del agua del Puerto de Málaga ROM 5.1-13 lo cual garantiza un correcto seguimiento de la calidad ambiental de la masa de agua.
- La Autoridad Portuaria cuenta con el Plan Interior Marítimo y los medios asociados al mismo para garantizar el correcto tratamiento de la masa de agua en casos de emergencias por contaminación marítima.

<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>:

El Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas está en proceso de aprobación. Se ha trasladado a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio la información sobre esta actuación.

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

Este proyecto modificará la masa de agua reduciéndola en aproximadamente un 6% de la misma. El muelle y relleno asociado a este proyecto, al encontrarse en zona I no se encuentra sometido a procedimiento de evaluación ambiental.

La modificación de la masa de agua provocará una mejora en la calidad de esta, al rellenar una zona de fondo de saco con un tiempo de renovación más alto. Asociado a esta obra está el desvío del aliviadero de emergencia del colector centro de la ciudad de Málaga, por lo que se reducirá la presión sobre la masa de agua.

En paralelo, está entrando en servicio la nueva EBAR que mejorará el bombeo de aguas residuales a la EDAR de Guadalhorce reduciendo la entrada en servicio de este aliviadero y por tanto el aporte a la masa de agua.

---

<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:

En el marco de la realización de actividades de naturaleza económica o social para cumplir obligaciones de servicio público. El Derecho Comunitario utiliza el concepto de "servicios de interés económico general": designan las 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. Este es el caso de los servicios en red de transportes, energía y comunicación. Tratándose de un interés a largo plazo sobre los intereses sociales y económicos para el entorno del puerto y su HinterLand

- 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 actuación proyectada no tendrá un impacto significativo sobre la calidad ambiental de la masa de agua, en todo caso al realizarse un desvío del actual aliviadero y la mejora en el tiempo de renovación de la masa de agua, se producirá una mejora ambiental que unido al mantenimiento de la competitividad del puerto y la viabilidad económica del mismo por la posibilidad de continuar atendiendo los tráficos con un tipo de buque algo mayor que en décadas anteriores, mejorara en general la sostenibilidad del Puerto y permitirá continuar cumpliendo el objetivo ambiental de la masa de agua.

**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 actuación)	NO	SI	SI
Alternativa propuesta	SI	NO	NO

<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.

<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.

En caso de que no haya alternativas, explicar los motivos:			
Resumen que justifique la selección de la alternativa <sup>10</sup> :			
<p>Acometer las obras va a suponer una mejora para la calidad de la masa de agua, así como para el mantenimiento de los tráficos actuales y de la competitividad del puerto lo que supone un beneficio social y económico de la actuación.</p> <p>Desde el punto de vista de la seguridad, el traslado de las instalaciones pesqueras a la dársena de San Andres, supone una segregación del tráfico marítimo portuario y por tanto un aumento de la seguridad en la navegación.</p>			

---

<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            |
|   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| ▪ ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?                                | <input checked="" type="checkbox"/> Sí |
|   | <input type="checkbox"/> No            |

Observaciones:

Ha quedado justificado que 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:

Las medidas a tener en cuenta para garantizar la protección de la masa de agua durante la ejecución del proyecto serán el programa de vigilancia ambiental que se establezca.  
Para el material de dragado que se genere, se aplicarán las Directrices para la Caracterización del Material de Dragado, lo que garantizará una gestión eficiente de este material y la protección de la masa de agua.

## 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

### Breve explicación final de la evaluación<sup>12</sup>

Basar el resumen en:

La actuación propuesta es de interés público, responde a las previsiones de consolidación de los tráficos actuales y ligero repunte en el corto plazo. Mejora la posibilidad de atender los buques tipo que actualmente se están usando para los tráficos actuales al poder atender a buques con hasta 15 metros de calado.

Se produce una mejora en la hidrodinámica de la masa de agua al mejorar los tiempos de renovación de la masa de agua.

Se reduce la presión en la masa de agua al trasladar el aliviadero de emergencia por lo que no se compromete el objetivo de calidad ambiental de la masa de agua.

<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.

**ANEXO II: 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:	PROYECTO MARINA DEPORTIVA SAN ANDRÉS	
Breve descripción:	<p>La obra proyectada es la generación de una nueva dársena en Zona I para la instalación de una marina para embarcaciones deportivas y de recreo de esloras comprendidas entre los 8 y los 50 metros.</p> <p>El área de lámina de agua propuesta es de 63.000 m<sup>2</sup>, de los cuales 26.502 m<sup>2</sup> corresponden al área efectiva de amarre y el resto a canales de navegación. La superficie de tierra es de 51.475 m<sup>2</sup> y en ella se integran edificios comerciales y de restauración, zonas ajardinadas, el complejo náutico, zonas técnicas como puede ser la zona de varada, los talleres y la marina seca, y zonas de oficinas, aseos y duchas y aparcamientos</p> <p>Al tratarse de una actuación de relleno y muelle en zona I, el proyecto no está sometido a procedimiento de evaluación ambiental.</p>	
Situación:	<input checked="" type="checkbox"/> No iniciada <input type="checkbox"/> En marcha <input type="checkbox"/> Completada <input type="checkbox"/> Descartada	<input type="checkbox"/> En estudio <input checked="" type="checkbox"/> Proyecto en elaboración <input type="checkbox"/> En licitación <input type="checkbox"/> En ejecución

	Código	Categoría	Tipo (nº)	Nombre	Estado actual	Objetivo 2021
Masas de agua afectadas:	610024	Costera Muy Modificada	9	Puerto de Málaga	Bueno o mejor	Bueno o mejor

**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 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

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 socio-económico

<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: Hydropowerplants / Floodprotectionschemes / Navigationprojects / Impoundmentfordrinkingwatersupply / 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).

**Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración<sup>3</sup>**

<b>Factor determinante</b>	<b>Uso</b>
<p>Observaciones:</p> <p>La actuación está motivada sustancialmente por la reordenación de usos del interfase puerto-ciudad, enlazado con el objetivo de captar nuevas actividades náuticas.</p> <p>En las instalaciones náuticas de Málaga existe una escasez de amarres deportivos que no es capaz de satisfacer la demanda existente. Existen largas listas de espera para obtener amarres deportivos por parte, mayoritariamente, de la sociedad local, el número medio de amarres por habitante se encuentra entre los más bajos de España. En temporada estival, la escasez de servicios y los colapsos de embarcaciones sin amarre, denota la falta de éstos respecto a la demanda del mercado.</p> <p>.</p>	<p>Observaciones:</p> <p>El uso náutico deportivo generará un nuevo impulso económico en el puerto y consecuentemente en la ciudad generando actividad comercial.</p> <p>La nueva oferta generará empleo y consiguientemente crecimiento económico.</p> <p>La presencia de un puerto deportivo aportará a la zona nuevos servicios, actividades lúdicas durante todo el año y afluencia de un turismo de mayor calidad, mejorando así el entorno económica, urbanística y socialmente. A la vez que favorecerá la gestión medioambiental de la actividad existente</p>

**Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA**¿Se han dado todos los pasos posibles para **mitigar** el impacto sobre el estado? Sí No**Lista de medidas de mitigación<sup>5</sup> en marcha o previstas**

Prevista

En marcha

Caracterización del material de dragado

Plan de vigilancia ambiental

Programa de Actuaciones Ambientales

Estudio de Gestión de Residuos y Plan de Gestión de Residuos

Evaluación de la calidad ambiental del agua del Puerto de Málaga ROM 5.1-13

Sistema de Gestión Ambiental ISO 14001:2015

Plan Interior Marítimo

## Observaciones:

- Se prevé que el proyecto incorpore instalación perimetral para el tratamiento previo de las pluviales.
- Durante el periodo de obras, se implementará el correspondiente plan de vigilancia ambiental así como las actuaciones ambientales derivadas de este plan.
- Actualmente está en marcha la Evaluación de la calidad ambiental del agua del Puerto de Málaga ROM 5.1-13 lo que garantiza un correcto seguimiento de la calidad ambiental de la masa de agua.
- La Autoridad Portuaria cuenta con el Plan Interior Marítimo y los medios asociados al mismo para garantizar el correcto tratamiento de la masa de agua en casos de emergencias por contaminación marítima. El concesionario de la nueva dársena náutico-deportiva implantará su propio Plan Interior Marítimo.

<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>:

El Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas está en proceso de aprobación. Se ha trasladado a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio la información sobre esta actuación.

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

La necesidad de ampliación de las infraestructuras portuarias de abrigo para generar la dársena náutico-deportiva conlleva la necesidad de ampliar el resguardo de la masa de agua requeridas. Como consecuencia, se estima que dicha masa de agua se vea afectada en sus condiciones hidromorfológicas, lo cual a su vez puede tener efectos sobre sus condiciones físico-químicas y biológicas.

Para garantizar la operatividad y seguridad en funcionamiento de la dársena frente a las acciones climáticas se han diseñado una obra de abrigo principal consistente en un contradique en talud que protege principalmente de los temporales del Sur y un Espigón de Cierre que permite, además de proteger las aguas interiores, crear una zona con atraques mayores de 12 metros y crear un paseo cercano a la ribera del río. La tipología de todos los muelles que conforman la dársena es de claraboya, excepto el Muelle Sur y el Espigón que es vertical, lo que garantiza una dársena con baja reflexión mejorando la agitación interior.

El proyecto contemplará un estudio de renovación de la masa de agua de la nueva dársena.

En paralelo, está entrando en servicio la nueva EBAR que mejorará el bombeo de aguas residuales a la EDAR de Guadalhorce reduciendo la entrada en servicio de este aliviadero y por tanto el aporte a la masa de agua.

---

<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)]	
<input checked="" type="checkbox"/> a) Razones de interés público superior	
<input checked="" type="checkbox"/>	Salud humana
<input checked="" type="checkbox"/>	Seguridad pública
<input checked="" type="checkbox"/>	Consecuencias beneficiosas de primera importancia para el medio ambiente
<input checked="" type="checkbox"/>	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:	
Fundamentar la argumentación entorno a las siguientes ideas:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Los servicios prestados por la infraestructura y la actividad náutico-deportiva atienden al interés general para actividades de carácter económico o social, como son el comercio y la actividad industrial relacionada.</li> <li>▪ La actuación responde a un interés a largo plazo destinada a mantener la operatividad y competitividad del puerto y atender los intereses sociales y económicos para el entorno del puerto y su Hinterland</li> </ul>	
<input checked="" type="checkbox"/> 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 <b>superan</b> 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:	
Los efectos que tendría la no realización de la actuación serían:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Necesidades de reordenación de la interfase puerto-ciudad. El Plan Especial del Puerto de Málaga contempla desde su redacción en 1997 la actuación que ahora se acomete.</li> <li>▪ El no realizar esta nueva instalación conllevaría la saturación de las zonas actualmente utilizadas para esta actividad náutico-deportiva.</li> <li>▪ Sin duda, el Puerto de Málaga pérdida competitividad y consecuentemente se vería afectada su viabilidad económica para atender esta actividad, incluyendo en este aspecto los sectores privados afectados por ello.</li> <li>▪ La mejora de la seguridad en la navegación para las embarcaciones náutico-deportivas es un aspecto fundamental a tener en cuenta dado que la nueva instalación evita la concurrencia de estas en los canales de navegación de los buques mercantes.</li> </ul>	

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 actuación)	NO	SI	SI
Alternativa propuesta	SI	NO	NO

<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.

<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.

En caso de que no haya alternativas, explicar los motivos:			
Resumen que justifique la selección de la alternativa <sup>10</sup> :			
<p>Acometer las obras va a suponer una mejora sustancial para el mantenimiento de la actividad náutico-deportiva y de la competitividad del puerto lo que supone un beneficio social y económico de la actuación.</p> <p>Desde el punto de vista de la seguridad, el segregar los canales de navegación de las embarcaciones náutico-deportivas y de los buques mercantes supone un aumento de la seguridad en la navegación.</p>			

---

<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            |
|   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| ▪ ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?                                | <input checked="" type="checkbox"/> Sí |
|   | <input type="checkbox"/> No            |

Observaciones:

Ha quedado justificado que 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:

Las medidas a tener en cuenta para garantizar la protección de la masa de agua durante la ejecución del proyecto serán el programa de vigilancia ambiental que se establezca.  
Para el material de dragado que se genere, se aplicarán las Directrices para la Caracterización del Material de Dragado, lo que garantizará una gestión eficiente de este material y la protección de la masa de agua.

## 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

### Breve explicación final de la evaluación<sup>12</sup>

Basar el resumen en:

La actuación propuesta es de interés público, responde a las previsiones de consolidación de la actividad náutico-deportiva en la ciudad de Málaga.

El proyecto contemplará un estudio de renovación de la masa de agua de la nueva dársena lo cual permitirá mantener una hidrodinámica de la masa de agua en condiciones aceptables.

En paralelo, está entrando en servicio la nueva EBAR que mejorará el bombeo de aguas residuales a la EDAR de Guadalhorce reduciendo la entrada en servicio de este aliviadero y por tanto el aporte a la masa de agua.

<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.

## 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:	Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Motril					
Breve descripción:	<p>El Puerto de Motril en su Plan Estratégico, aprobado en el año 2010, contempla como uno de los objetivos principales la redacción del Plan Director de Infraestructuras (en adelante PDI). En 2011 se redactó dicho PDI. Este PDI pretende desarrollar sus actuaciones en un periodo de 15 años desde su aprobación, es decir, el horizonte temporal del mismo se fija en el año 2026. En general, las actuaciones que se llevarán a cabo serán:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Creación de una nueva Dársena Pesquero-Deportiva</li> <li>• Creación de una nueva Terminal Ro-Ro en la antigua dársena pesquera, que incluye el Nuevo Muelle en la Canal.</li> <li>• Adecuación del Muelle Contradique para el atraque de barcas de bunker a levante del mismo.</li> </ul> <p>En cuanto a la tramitación ambiental del mismo, en 2017 se inició la tramitación ambiental estratégica simplificada. En 2018 se obtuvo el informe ambiental estratégico indicando la necesidad de acometer la tramitación ordinaria. En 2019 se realizó una actualización del estudio de previsión de tráfico marítimo y se redactó el estudio ambiental estratégico y en noviembre de ese mismo año 2019 se sometió al trámite de información pública y consultas la versión inicial del PDI del Puerto de Motril acompañado del Estudio Ambiental Estratégico. A lo largo de 2020 y primer semestre de 2021 ha transcurrido su tramitación, incluyendo la respuesta a alegaciones, informes y algunas subsanaciones y aclaraciones a demanda de ciertos organismos. En el momento de redacción de esta ficha, junio de 2021, aun no se ha emitido la declaración ambiental estratégica, cuya emisión se prevé se realice a corto plazo.</p>					
Situación:	<input 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
	610025	Costera Muy Modificada	706	Puerto de Motril	No alcanza el bueno	Bueno
	610014	Costera	490	Salobreña-Calahonda	Bueno	Bueno

Mapa de localización de la actuación:

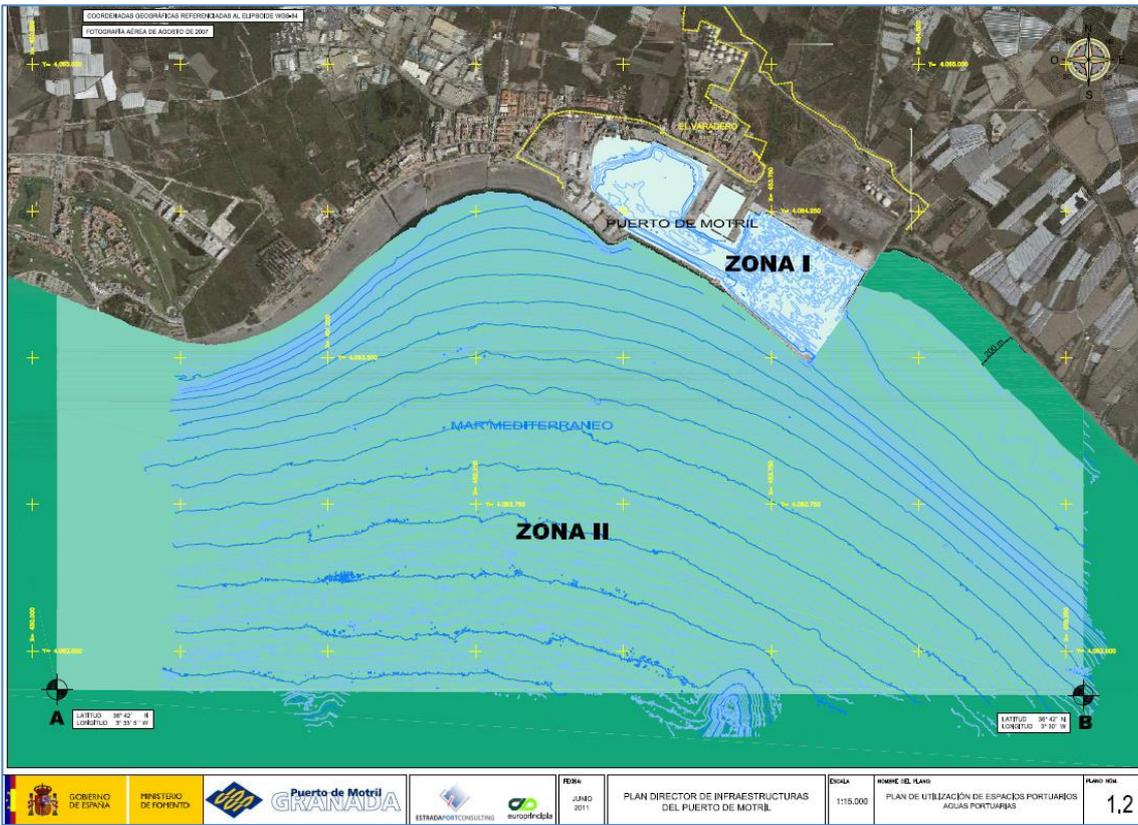
Ubicación del puerto de Motril:



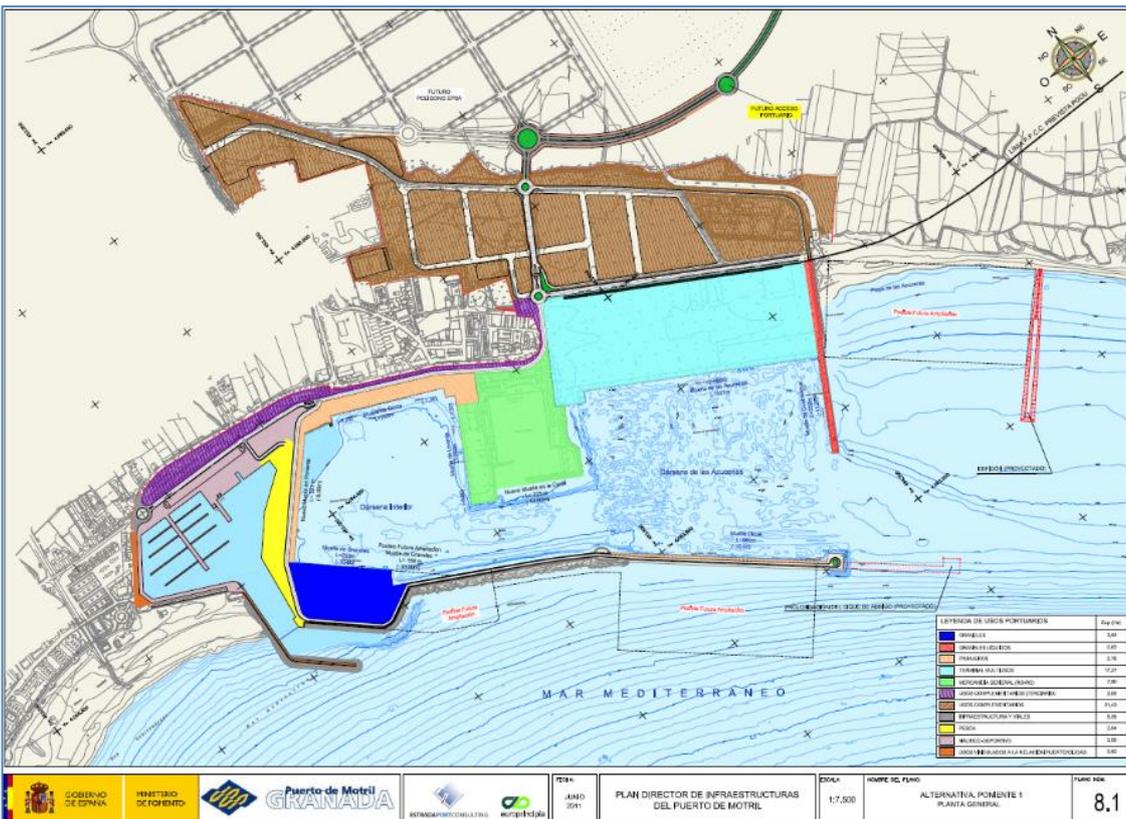
Estado actual:



Zona de servicio del puerto de Motril:



Planta de la modificación prevista (Alternativa Poniente 1):



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"/> 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

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 socio-económico

<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: Hydropowerplants / Floodprotection 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).

**Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración<sup>3</sup>**

Factor determinante	Uso
<p>Observaciones:</p> <p>La prognosis de la evolución del tráfico, sobre todo de mercancía general, respecto a la situación actual, plantea una situación de déficit de superficie que garantice la operatividad en torno a dicho tráfico. Asimismo, la ordenación de usos comercial, náutico-deportivo y pesquero es necesaria para la optimización del puerto de Motril.</p> <p>En la actualidad la mercancía general es operada en los muelles de Costa, Levante y de las Azucenas, compartiendo en este último el espacio con el granel sólido. Sin embargo, tan sólo el muelle de las Azucenas presentaría una superficie óptima para esta finalidad.</p> <p>Por otro lado, la relevancia que va adquiriendo el tráfico Ro-Ro, además del aumento de escalas de buques de pasaje durante las Operaciones Paso del Estrecho (OPE), hace imprescindible una infraestructura acorde que abastezca al Puerto de Motril de los espacios básicos relacionados con esos tipos de tráfico (estación marítima adecuada, explanadas de vehículos y servicios asociados, etc.). Además el granel líquido presenta un crecimiento que obliga a adaptar sus instalaciones a las previsiones futuras.</p> <p>Por último, se prevé un incremento notable del tráfico de cruceros.</p> <p>El PDI pretende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dar solución al problema (“Efecto barrera”) que ocasiona la ubicación de la actual Dársena Pesquera, situada entre la Dársena Interior y la Dársena de las Azucenas</li> <li>• Adecuar el desarrollo del PM a las necesidades actuales y previsibles de la demanda en el año horizonte y situaciones intermedias</li> <li>• Sacar el máximo provecho de las actuales instalaciones del PM, con las mínimas transformaciones necesarias.</li> </ul>	<p>Observaciones:</p> <p>El PDI permite una reestructuración de las infraestructuras existentes y la creación de otras nuevas que doten al Puerto de Motril de los espacios básicos para fomentar su competitividad como puerto comercial.</p> <p>Con ello se logrará un impulso a la actividad económica a la que da soporte el puerto: comercio, industria, pesca transporte de pasajeros, ocio, etc.,</p> <p>La alternativa elegida prevé la creación de una Nueva Dársena Pesquero-Deportiva a Poniente con una bocana propia. Se crea una Nueva Terminal Ro-Ro en la actual Dársena Pesquera. Se desplaza el núcleo comercial de la actividad portuaria hacia Levante (Nueva Terminal Ro-Ro, Muelle de las Azucenas, Muelle-Contradique y ZAL). Se prevé atender los siguientes nuevos tráficos, especialmente: con Marruecos (Ro-Ro y pasajeros), bunkering (en atraque y en fondeo), contenedores y cruceros (Nuevo Muelle en Poniente), además de potenciar los ya existentes: graneles sólidos, líquidos y mercancía general.</p> <p>Se ha planteado un vial interior de comunicación que une todo el puerto con los accesos exteriores, sin obstáculos ni cuellos de botella, adecuado a las características del tráfico.</p> <p>Se potencia la relación Puerto-Ciudad al dedicar toda la zona de Poniente a los usos náutico-deportivos, pesqueros, pasajeros y cruceros, así como otros vinculados propiamente a la relación puerto-ciudad (paseo marítimo, dique visitable, etc), de forma consistente con la proximidad de los núcleos urbanos existentes y la Playa de Poniente (Playa del Cable).</p> <p>En cuanto a balance de superficies, con la ejecución de las obras previstas en este Plan Director se ganarían 0,74 ha de superficie terrestre y 3 ha de lámina de agua.</p> <p>Las obras específicamente propuestas en este Plan Director, se llevarán a cabo en las siguientes fases:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fase I: Ejecución duque de alba</li> <li>• Fase II: Excavación dársena de poniente y relleno pesquero</li> <li>• Fase III: Excavación y habilitación dársena de poniente y ejecución pantalanés en dársena de poniente</li> <li>• Fase IV: Dragado dársena de poniente, ejecución de muelle de rederos y muelle en dársena interior</li> <li>• Fase V: Ejecución nuevos atraques RORO y ejecución dique de abrigo y nueva bocana.</li> </ul>

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
Evaluación ambiental estratégica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Evaluación ambiental del proyecto	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Caracterización del Material Dragado	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan de Vigilancia Ambiental	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Programa de Actuaciones Ambientales	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estudio de Gestión de Residuos y Plan de Gestión de Residuos	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Implantación de la ROM 5.1 – 13, y ejecución del Programa de Calidad Ambiental	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sistema de Gestión Ambiental implantado y certificado	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Plan Interior Marítimo de Contingencias	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:		
<p>En el momento actual está a punto de culminarse la evaluación ambiental estratégica del PDI, posteriormente se desarrollarán el proyecto o proyectos de ejecución. Se contemplan una serie de medidas correctoras y mitigadoras, clasificadas en los siguientes ámbitos y que pueden consultarse en el EsAE:</p> <p>MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA POBLACIÓN Y SALUD HUMANA  Medidas para la protección de la calidad atmosférica  Medidas para la protección de la calidad acústica terrestre  Medidas para la protección de las aguas de baño y playas</p> <p>MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD, FLORA Y FAUNA  Medidas para la protección de los Espacios Naturales Protegidos  Medidas para la protección de los HICs dentro y fuera de la Red Natura 2000  Medidas para la protección de especies protegidas  Medidas de protección durante la fase de construcción  Protección frente a operaciones de dragados:  Protección frente a operaciones que generen vibraciones  Medidas de protección durante la fase de funcionamiento  Medidas para la protección de las especies marinas frente al ruido submarino fuera de la Red Natura 2000</p> <p>MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DEL TERRITORIO  Medidas para la protección de los suelos y fondos marinos</p> <p>MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA CALIDAD DEL MEDIO HÍDRICO  Medidas para la protección de la calidad de las masas de agua costeras  Medidas para la protección de las ramblas</p> <p>MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO  Calentamiento global  Vulnerabilidad a riesgos naturales</p> <p>MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DEL PAISAJE</p> <p>MEDIDAS PARA REDUCIR EL CONSUMO DE RECURSOS NO RENOVABLES</p> <p>MEDIDAS PARA LA MINIMIZACIÓN DE LA PRODUCCIÓN DE RESIDUOS</p> <p>MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DEL SECTOR PESQUERO</p> <p>MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL</p>		

<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>:

El Plan Hidrológico de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas actualmente en vigor es el de primer ciclo (2009-2015) por la Sentencia de 25 de marzo de 2019, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo (BOE núm 107 de 4 de mayo de 2019), que suspendió el de 2015-2021.

El Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas (2021-2027) se encuentra aún en tramitación. Los plazos administrativos quedaron suspendidos hasta la finalización de la vigencia del **RD 463/2020, de 14 de marzo**, por el que se declaró el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, así como de sus prórrogas. Para dar respuesta a esta situación, la Dirección General de Participación y Recursos Hídricos ha resuelto que el período de consulta pública para los documentos del EPTI de la Demarcación se prolongue **hasta el día 8 de octubre** próximo, inclusive.

En enero de 2021 la AP de Motril ha trasladado a la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible la información sobre esta actuación a través de la ficha de registro de las medidas medioambientales (mejora de la calidad del agua), las medidas funcionales (obras para asegurar la operatividad del puerto) y presiones externas (vertidos de ciudad o aportes de masas de agua terrestres). Este PDI forma parte de las medidas funcionales identificadas e informadas. A continuación se indica la página web donde puede descargarse el PDI:

[Puerto de Motril, Granada - Puerto de España \(apmotril.com\)](http://apmotril.com)

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

El PDI pretende:

- Dar solución al problema (“Efecto barrera”) que ocasiona la ubicación de la actual Dársena Pesquera, situada entre la Dársena Interior y la Dársena de las Azucenas
- Adecuar el desarrollo del PM a las necesidades actuales y previsibles de la demanda en el año horizonte y situaciones intermedias
- Sacar el máximo provecho de las actuales instalaciones del PM, con las mínimas transformaciones necesarias.

Se considera una modificación de las condiciones hidromorfológicas de la masa de agua. Afectará a un 0,61 % de la masa de agua 610025 (3,74 has de 610). La masa de agua 610014 solo se verá afectada indirectamente por una leve modificación hidrodinámica.

Se trata, por tanto, de una alteración hidromorfológica que se evaluará ambientalmente. La alteración no supondrá cambios significativos en la hidrodinámica ni alterará de forma permanente la calidad química y ecológica de la masa de agua. La alteración será puntual, limitada en el espacio y el tiempo, durante las obras.

<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:

En el marco de la realización de actividades de naturaleza económica o social para cumplir obligaciones de servicio público, el Derecho Comunitario utiliza el concepto de “servicios de interés económico general”: designan las 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. Este es el caso de los servicios en red de transportes, energía y comunicación. Tratándose de un interés a largo plazo sobre los intereses sociales y económicos para el entorno del puerto y su HinterLand.

- 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:

El PDI del puerto de Motril da solución al problema (“Efecto barrera”) que ocasiona la ubicación de la actual Dársena Pesquera, situada entre la Dársena Interior y la Dársena de las Azucenas, adecua el desarrollo del PM a las necesidades actuales y previsibles de la demanda en el año horizonte y situaciones intermedias y ello lo hace sacándole el máximo provecho de las actuales instalaciones del PM, con las mínimas transformaciones necesarias.

El procedimiento de evaluación ambiental estratégica al que se ha sometido el PDI vela por la sostenibilidad ambiental de la actuación, sometiéndola a programas de consulta pública, vigilancia ambiental y medidas destinadas a atenuar o compensar los posibles impactos.

De todos los aspectos ambientales considerados en el proceso de evaluación, han tenido peso en el proceso de decisión de alternativas los siguientes:

- Aspecto población y salud humana: ruido terrestre (tráfico rodado) y aguas de baño y playas.
- Aspecto biodiversidad, fauna y flora: especies protegidas, hábitats de interés comunitario y biocenosis marinas (fondos marinos).
- Aspecto agua: calidad del agua, riesgo de accidente marítimo, hidrodinámica y tasas de renovación.
- Aspecto Paisaje: paisaje.
- Aspecto factores climáticos: calentamiento global.
- Otros factores: actividad pesquera y marisquera y patrimonio cultural.

Se han seleccionado por lo tanto estos 13 criterios para la aplicación del método PAJ (Proceso Analítico Jerárquico) de selección de la alternativa óptima, incluyendo en el análisis la Alternativa CERO o de No Actuación. Dicho método distingue la valoración de los efectos generados sobre cada factor por cada una de las alternativas consideradas y la valoración o ponderación de los factores entre sí. Resultado del este análisis se considera que la alternativa Poniente 1 es la ambientalmente idónea.

Por lo tanto, la manera de alcanzar los beneficios establecidos para la salud humana, para el mantenimiento de la seguridad humana y el desarrollo sostenible que suponen las nuevas modificaciones superan a los beneficios sociales y medioambientales que se conseguirían no actuando orientados a alcanzar los objetivos ambientales del Plan, objetivos ambientales cuyas posibilidades de consecución no se verán afectadas por la actuación.

<sup>8</sup>Enestecaso, 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.

**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 actuación)	NO	NO	SI
Alternativa Poniente 1 Propuesta en el PDI	SI	NO	NO

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

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

En el EAE elaborado y en tramitación se incluye un análisis de alternativas desde un punto de vista ambiental, que muestra la idoneidad de la alternativa propuesta.

Desde el punto de vista ambiental, el mantenimiento de la situación actual tiene ventajas para aquellos aspectos ambientales que se ven alterados por todas o algunas de las alternativas propuestas en el PDI. En el caso de los que dependerán del incremento de tráfico marítimo o rodado, independiente de la propuesta de crecimiento del puerto, no se producirán variaciones (ruido submarino, presencia de espacios naturales protegidos, contaminación atmosférica, afección a mamíferos marinos y otras especies migratorias, consumo de recursos, por ejemplo). La preferencia que para el factor ambiental tiene la elección de esta alternativa es FUERTE.

En cuanto al Factor de utilidad del puerto, que concentra los beneficios económicos y sociales ligados a la ejecución, el PDI describe perfectamente las necesidades de una nueva ordenación, bajo los siguientes preceptos:

- Relación Puerto-Ciudad: ya se ha referido que el puerto de Motril se encuentra a 3 km de la ciudad, pero está rodeado por los núcleos urbanos de El Varadero y Santa Adela. Dentro de la zona de servicio portuaria, no existen espacios propiamente destinados al uso ciudadano, salvo las instalaciones asociadas al Club Náutico. Sin embargo, la interacción con las áreas urbanas tiene especial significación en el caso del barrio pesquero denominado el Varadero, situado frente al muelle pesquero y los usuarios de las zonas náutico-deportivas. Este hecho genera la singularidad, anteriormente señalada, de “truncamiento” de la comunicación entre las dársenas de las Azucenas e Interior, y dentro de la dársena interior, entre los muelles comerciales y los destinados al uso náutico-deportivo, al tener que conciliar las necesidades de los usuarios (junto con los tráficos terrestres y marítimos que conllevan) del puerto pesquero y de la zona náutico-deportiva con las obligaciones del espacio portuario como recinto fiscal y sometido a las exigencias del código PBIP. Este hecho es considerado en el Plan Estratégico como la mayor debilidad del puerto.
- Utilidad y operatividad del puerto: la disponibilidad de infraestructuras e instalaciones permitirán una acción comercial que puedan hacer realidad la incorporación de nuevos tráficos tales como nuevas líneas Ro-Ro con Marruecos, el bunker, contenedores, etc.

También es necesario incidir sobre la flota pesquera y náutico-deportiva de diseño. A este respecto, un factor muy relevante en la configuración actual del puerto es el efecto barrera que se produce por la ubicación de la dársena pesquera, situada entre las dársena interior y la de Las Azucenas. Y es que, las actuales instalaciones pesqueras suponen una barrera para la conexión entre las dársenas comerciales del puerto de Motril. Asimismo existe una interacción entre las zonas náutico-deportivas que están ubicadas entre muelles comerciales, con necesidades, requerimientos y características totalmente diferentes. Cabe destacar las siguientes repercusiones sobre su operatividad:

- Dificulta la intercomunicación por tierra, entre dársenas comerciales.
- Dificulta el cumplimiento del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuaria (código PBIP), según el cual el puerto debería disponer razonablemente de un único recinto cerrado y con acceso debidamente controlados.

<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.

- Aumenta el riesgo de colisión entre buques por el tránsito de todo tipo de buques en el acceso al interior de la dársena comercial, con barcos de diferentes dimensiones.

Por todo ello, el escenario que plantea la alternativa 0 en relación a los tráficos previsto y la adaptación de otros puertos al crecimiento marítimo previsto, traería consigo no sólo la no posible apertura a otras actividades, sino el estancamiento de los servicios actuales, con la consecuente disminución de la contribución del puerto a la creación de empleo y al desarrollo en su área de influencia. Por estas razones la preferencia de selección de la alternativa Actuación es MUY FUERTE, por lo que teniendo en cuenta que la preferencia de la alternativa 0 en el factor ambiental es FUERTE y que la preferencia en el factor de utilidad/operatividad del puerto de la alternativa de Actuación es MUY FUERTE, se concluye que es conveniente llevar a cabo actuaciones para desarrollar el PDI del Puerto de Motril.

A continuación se indica la página web donde puede descargarse el PDI:

[Puerto de Motril, Granada - Puerto de España \(apmotril.com\)](http://apmotril.com)

**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            |
|   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| ▪ ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?                                | <input checked="" type="checkbox"/> Sí |
|   | <input type="checkbox"/> No            |

Observaciones:

En el EsAE queda justificado que no se excluye ni compromete el logro de los objetivos generales para esta masa de agua, y por supuesto, y en mucha mayor medida, los 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:

La observación del condicionado que se disponga en la Declaración Ambiental Estratégica, en consonancia con las medidas preventivas, reductoras y compensatorias, incluyendo las mitigadoras y adaptativas al cambio climático propuestas en el EsAE, así como la ejecución del PVA incluido en el EsAE, con el desarrollo que a nivel de proyecto proceda, y en su momento el PAM del contratista de las obras, garantizará adicionalmente la protección ambiental.

Adicionalmente, la aplicación de las Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre garantiza la viabilidad ambiental de las operaciones de dragado y un nivel de protección suficiente. De la misma forma, el Informe de Compatibilidad con la Estrategia Marina que en su momento se emita reforzará estas garantías.

Asimismo, el mantenimiento del actual Sistema de Gestión Medioambiental con el que cuenta el Puerto de Motril, los controles de calidad del agua impuestos por la ROM 5.1., y la actualización del PIM, garantizan este extremo.

## 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

### Breve explicación final de la evaluación<sup>12</sup>

El Plan propuesto es de interés público, y se promueve a causa de previsiones referentes a tráficos portuarios y mejora de la operatividad y funcionalidad de las instalaciones.

La actuación se produce sobre una masa de agua muy modificada y sólo implica una alteración hidromorfológica menor que afectará a un 0,61 % de la masa de agua 610025 (3,74 has de 610). La masa de agua 610014 solo se verá afectada indirectamente por una insignificante modificación hidrodinámica.

No afecta a la tasa de renovación, ni a la calidad química o ecológica más que temporalmente durante la ejecución de la obra. Las medidas de control previstas durante la obra impedirán que se afecten otras masas de agua naturales.

Los objetivos de mejora del estado ecológico de la masa de agua contemplados en el próximo ciclo de planificación no se ven comprometidos por esta actuación.

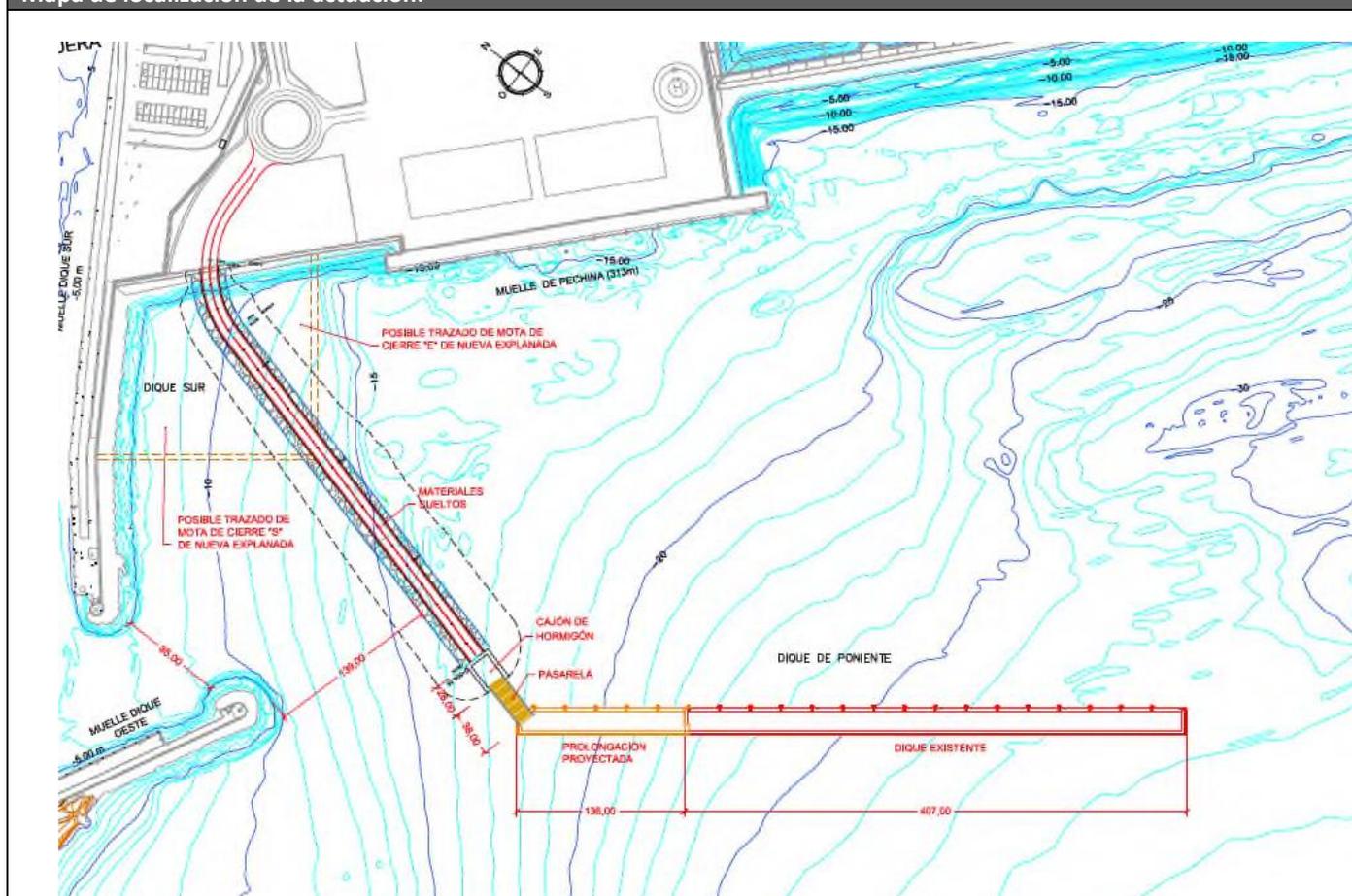
<sup>11</sup>Se consignará uno de los siguientes horizontes de planificación: 2009-2015; 2015-2021; 2021-2027 o 2027-2033. En los dos últimos casos, las fichas estarán sujetas a revisión en los ciclos de planificación posteriores.

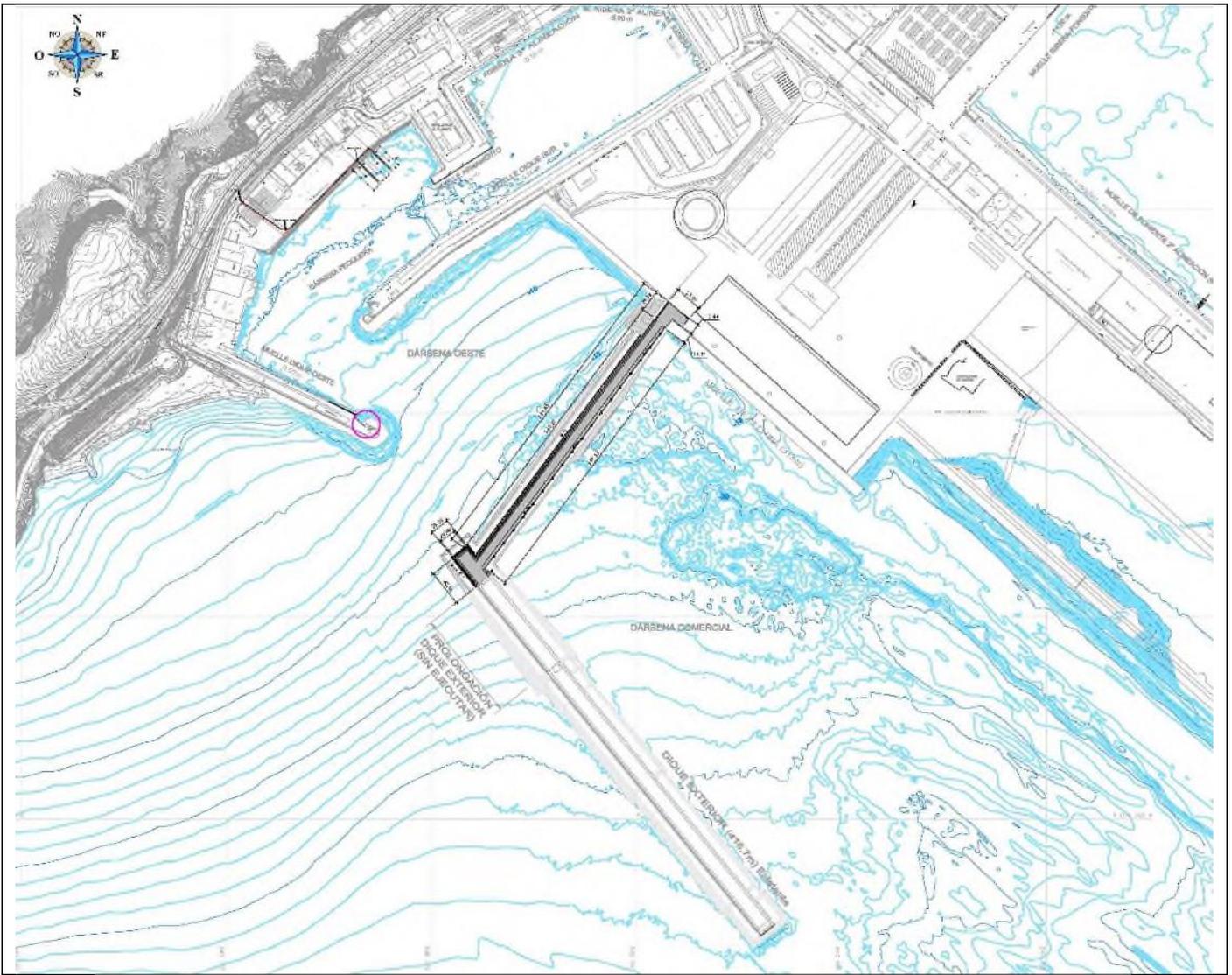
<sup>12</sup>Se incluirá una explicación sintética de las respuestas dadas a las cuestiones planteadas en este apartado de resumen, en la medida en que resulte necesario.

## ANEXO II: 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:	Acceso terrestre al Dique Exterior					
Breve descripción:	<p>La medida se basa en generar un acceso que comunique el actual Muelle de Pechina, con el Dique Exento, situado enfrente, mediante una solución de cajones de hormigón armado, con un calado de 16 metros. Actuación que permitiría acoger nuevos usos y el acceso de carga, vehículos y personal.</p> <p>Para la ejecución de la conexión terrestre se requiere de la ejecución previa de la prolongación del Dique Exterior</p>					
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 2027
	ESM060	Muy	AMP	Puerto de almería	Bueno o mejor	Bueno
	MSPF61	Modificada	-T6			
	0026					

### Mapa de localización de la actuación:





SITUACIÓN NACIONAL  
GRUPO ESCALA



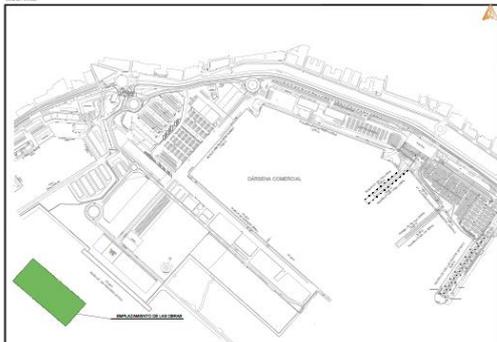
SITUACIÓN PROVINCIAL  
GRUPO ESCALA



LOCALIZACIÓN  
GRUPO ESCALA



EMPLAZAMIENTO  
GRUPO ESCALA



VISTA AEREA  
GRUPO ESCALA



- EL SISTEMA GEOGRÁFICO DE COORDINADAS ESTÁ REFERIDO AL SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89 UTM30N  
- EL SISTEMA ALTIMÉTRICO ESTÁ REFERIDO AL CERO DEL PUERTO.

1	04/21	Plan Aprobación	D23	ADM
Rev.	Fecha	Modificación	Por	Por qué/Para qué
Clase:				

**Puerto de Almería**  
Autoridad Portuaria de Almería

Proyecto: **PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN TERRESTRE AL DIQUE EXTERIOR**

<b>acciona</b>	Proyecto	ANEJO 14	Hoja Nº	1
		SEGURIDAD Y SALUD	Hoja Nº	1
		SITUACIÓN	Hoja Nº	1
Elaborado (I.R.C.)	Fecha	Proyecto	Estado	1
Revisado (I.R.C.)	Fecha	Proyecto	Estado	1



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"/> 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

**ATENCIÓN:** SI LA NUEVA MODIFICACIÓN NO IMPLICA UN DETERIORO DEL ESTADO FÍSICO-QUÍMICO O BIOLÓGICO DE LA MASA DE AGUA, ENTONCES NO ES NECESARIO REALIZAR EL ANÁLISIS EXIGIDO POR EL ARTÍCULO 4.7 DE LA DIRECTIVA.

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 socio-económico

<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: Hydropowerplants / Floodprotectionschemes / Navigationprojects / Impoundmentfordrinkingwatersupply / 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).

Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración <sup>3</sup>	
Factor determinante	Uso
<p>Observaciones:</p> <p>Con la creciente exportación de yeso procedente de las canteras de Almería y la demanda creciente del tráfico de graneles, la Autoridad Portuaria de Almería (APA) recoge en el Plan de Inversiones 2020-2024 la conexión terrestre del Dique Exterior con la explanada del Muelle de Pechina (actuaciones a ejecutar por separado), además de la prolongación del Muelle de Pechina, que permitirá acoger buques de gran calado y plataformas petrolíferas (de más de 20 m), convirtiéndose en una de las pocas infraestructuras portuarias del Mediterráneo y del Atlántico con dichas características.</p> <p>Actualmente, el Dique Exterior es una infraestructura aislada, sin conexión con tierra firme. Su conexión con el Muelle de Pechina es una obra muy necesaria para el desarrollo de la zona de Poniente del Puerto, ya que una vez que se acometa la obra, el Puerto podrá acoger buques de gran calado y plataformas petrolíferas que hoy por hoy no pueden hacer escala. Además, con la actuación de la conexión terrestre se abre la posibilidad a la explotación del dique para la carga de granel sólido, permitiendo el acceso a la misma de la carga (cintas), vehículos y personal. A la vez se dota de mejores instalaciones, pues permitirá la conexión con los servicios de agua y electricidad.</p>	<p>Observaciones:</p> <p>Se mantiene e impulsa el crecimiento de la actividad portuaria, permitiendo alejarla de núcleos de población, posibilitando por tanto la mejora de la interfase Puerto Ciudad.</p> <p>La conexión terrestre con el Dique Exento actual, transforma radicalmente la funcionalidad de este dique. Pasando de ser una estructura de protección básicamente, a seguir cumpliendo esta función y a la vez prestar de manera eficiente un servicio de atraque a buques de gran calado dotado de todos los servicios necesarios (electricidad, agua, acceso de vehículos, etc.). Esto permite la explotación de esta infraestructura, consiguiendo un rendimiento de la misma incomparable con el actual (sin conexión terrestre).</p> <p>La posibilidad del acceso de equipos de carga/descarga al Dique Exterior, abre también la opción de realizar en este punto aquellas operaciones que por su naturaleza (posible repercusión ambiental o implicación en condiciones de calidad del aire principalmente) se deban realizar a mayor distancia de zonas vulnerables (población principalmente).</p>

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
Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto "Ampliación del Muelle de Poniente del Puerto de Almería de la Autoridad Portuaria de Almería Motril" , en el que se recoge esta actuación.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Anejo de condicionantes y actuaciones ambientales, para dar cumplimiento a DIA.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Programa de Seguimiento de aguas y sedimentos dentro del Contrato de Vigilancia Ambiental de los Puertos de Almería y Carboneras.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Colaboración entre la Autoridad Portuaria y la Delegación de Medio Ambiente y el seguimiento y la conservación del molusco Patella ferruginea.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:		
<p>El proyecto incluye un anejo de los 'Condicionantes y actuaciones ambientales' con el que se cumplen las especificaciones establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto "Ampliación del Muelle de Poniente del Puerto de Almería de la Autoridad Portuaria de Almería Motril" del 12 de diciembre de 2001, formulada por la Secretaría General de Medio Ambiente y de validez para el presente proyecto.</p> <p>La lamina de agua afectada por esta modificación ya se encuentra incluida en el Plan Interior Marítimo de los Puertos de Almería y Carboneras, una vez finalizada la actuación, y para garantizar una correcta gestión de incidencias que puedan repercutir sobre la masa de agua, las nuevas instalaciones se incorporarán a los procedimientos que recoge dicho Plan.</p> <p>En las nuevas instalaciones se aplicarán todas aquellas normas existentes para el resto de muelles, normas que pretenden evitar vertidos de cualquier tipo sobre aguas portuarias, así com actividades que puedan reducir la calidad de las aguas o sus sedimentos.</p>		

<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>:

La conexión terrestre del Dique Exterior con la explanada del Muelle de Pechina, además de la prolongación del Muelle de Pechina, que permitirá acoger buques de gran calado y plataformas petrolíferas (de más de 20 m), convirtiéndose en una de las pocas infraestructuras portuarias del Mediterráneo y del Atlántico con dichas características.

La ejecución de esta actuación, no va a suponer una modificación hidromorfológica sustancial en relación con las modificaciones ya introducidas en la masa de agua; por lo que no va a implicar un incremento en el tiempo de renovación de la masa de agua. Así mismo, los impactos ligados al incremento de actividad serán adecuadamente controlados mediante las correspondientes redes de saneamiento y pluviales, con lo que no se producirá un incremento en los vertidos a la masa de agua.

Actualmente, el Dique Exterior es una infraestructura aislada, sin conexión con tierra firme. Su conexión con el Muelle de Pechina es una obra muy necesaria para el desarrollo de la zona de Poniente del Puerto, ya que una vez que se acometa la obra, el Puerto podrá acoger buques de gran calado y plataformas petrolíferas que hoy por hoy no pueden hacer escala. Además, con la actuación de la conexión terrestre se abre la posibilidad a la explotación del dique para la carga de granel sólido, permitiendo el acceso a la misma de la carga (cintas), vehículos y personal. A la vez se dota de mejores instalaciones, pues permitirá la conexión con los servicios de agua y electricidad.

Esta actuación es un paso imprescindible hacia el desarrollo del Puerto exterior, recogido principalmente en el proyecto "Ampliación del Muelle de Poniente". Actualmente y dada la configuración y ubicación del Puerto y su entorno, el desarrollo exterior es la única posibilidad de expansión. Esta expansión o ampliación resulta necesaria para atender las demandas actuales de tráfico de interés general y su previsible evolución, así como otros nuevos, que no se llevan a cabo debido a la falta de espacio físico. Evidentemente un desarrollo sostenible y planificado del Puerto tendrá repercusión directa sobre la economía provincial y zonas de influencia en sentido positivo.

---

<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)]	
<input checked="" type="checkbox"/> a)	Razones de interés público superior
<input type="checkbox"/>	Salud humana
<input checked="" type="checkbox"/>	Seguridad pública
<input type="checkbox"/>	Consecuencias beneficiosas de primera importancia para el medio ambiente
<input checked="" type="checkbox"/>	Otras razones imperativas de interés público: de naturaleza social o económica <sup>8</sup>
<p>Explicar brevemente el criterio para considerar la modificación de interés público superior:</p> <p>Los servicios prestados por el Puerto de Almería, la actividad portuaria, constituyen un servicio público fundamental para actividades de carácter económico o social, como son el comercio, la actividad industrial, o el movimiento de personas. La infraestructura objeto de este documento se planifica buscando el desarrollo de la zona de Poniente del Puerto, ya que una vez que se acometa la obra, el Puerto podrá acoger buques de gran calado y plataformas petrolíferas que hoy por hoy no pueden hacer escala. Además, con la actuación de la conexión terrestre se abre la posibilidad a la explotación del dique para la carga de granel sólido, permitiendo el acceso a la misma de la carga (cintas), vehículos y personal. A la vez se dota de mejores instalaciones, pues permitirá la conexión con los servicios de agua y electricidad. Esto a su vez será un factor determinante para facilitar el desarrollo de proyectos transformadores desde un punto de vista energético, de interés no solo provincial, si no nacional.</p> <p>La disponibilidad de espacio en la parte externa del Puerto de Almería facilita el traslado de actividades industriales a esta zona, alejándolas por tanto de núcleos de población y reduciendo o mitigando los impactos que puedan tener sobre la población cercana (ruidos, partículas, etc.).</p>	
<input checked="" type="checkbox"/> 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 <b>superan</b> 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)
<p>Explicar brevemente el método para hacer el balance y el resultado final:</p> <p>La no realización de la actuación que se plantea podría suponer los siguientes inconvenientes, de igual manera el que se desarrolle traera consigo ventajas o mejoras:</p> <p>Factores positivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilidad de espacio para atender nuevos traficos y permitir la evolución de los existentes, algunos de ellos de vital importancia en la provincia.</li> <li>• Facilitar la liberación de suelo en la franja de conexión Puerto-Ciudad, permitiendo el desarrollo de esta interfase y facilitando por tanto acercar la ciudad al mar, siendo esto compatible con la actividad portuaria.</li> <li>• Mayor longitud de muelle, en consonancia con la evolución de buques en cuanto a eslora y calado.</li> <li>• Distanciamiento de actividades industriales de núcleos de población.</li> </ul> <p>Consecuencias negativas, de no llevar a cabo la actuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Posible saturación de la infraestructura portuaria, por falta de espacio físico.</li> <li>▪ Posible pérdida de competitividad y de viabilidad económica del puerto.</li> <li>▪ Posible pérdida de nuevos traficos o de la evolución positiva de los existentes.</li> <li>▪ Interferencia en el futuro desarrollo de la interfase Puerto-Ciudad.</li> </ul>	

<sup>8</sup>Enestecaso, 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.

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	SI	SI	NO
Alternativa 1 Acceso terrestre a dique exterior.	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>Una vez la Autoridad Portuaria tiene clara la necesidad de llevar a cabo la conexión terrestre con el Dique Exterior, por considerar esta actuación de vital importancia para el futuro del Puerto de Almería y su capacidad de seguir atendiendo tanto los traficos de mercancías y pasajeros actuales como su previsible evolución, así como ser capaces de atender potenciales traficos futuros y por tanto mantener su competitividad como nodo de transporte intermodal, se han estudiado en lo que a renovación de aguas afecta dos opciones para llevar a cabo la actuación (estudio incluido en el proyecto que atiende la actuación):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Configuración de la conexión terrestre con dique en talud (solución inicial estudiada), además de la prolongación del dique exento, y la prolongación del Muelle de Pechina.</li> <li>- Configuración de la conexión terrestre de cajones de hormigón armado (solución definitiva), además de la prolongación del dique exento, y la prolongación del Muelle de Pechina.</li> </ul> <p>El análisis de la calidad de las aguas interiores y el cálculo del tiempo de renovación se lleva a cabo de acuerdo con la ROM 5.1-13, y en particular a su Programa de Delimitación y Tipificación de las Unidades de Gestión Acuática Portuarias (UGAP).</p> <p>Las conclusiones son similares en las dos configuraciones indicadas. Fundamentalmente se obtiene que, la zona dársena pesquera interior muestra un nivel de renovación muy variable, fruto del efecto de entrante y llenante de la marea, que alternativamente permita la salida y entrada a la dársena de las mismas partículas (o trazadores). Ante este comportamiento debe tomarse el valor medio del último día como representativo, que resulta ser de un 36%, siendo 37% lo que establece la ROM5.1-13.</p> <p>De este modo, puede afirmarse que la renovación será suficiente en todas las dársenas</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 <input checked="" type="checkbox"/> No
▪ ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Observaciones:	

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:	
<p>Respecto a las medidas de gestión de la masa de agua, aplicadas por la Autoridad Portuaria que garantizan el seguimiento y protección de la masa de agua. En particular hacer referencia a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Proceso de evaluación ambiental de proyectos.</li> <li>▪ Aplicación de normas de gestión de material dragado.</li> <li>▪ Colaboración en la gestión de especies protegidas con la Consejería de Medioambiente, Patella Ferruginea</li> <li>▪ Sistema de Vigilancia Ambiental en el Puerto de Almería que recoge informes trimestrales y anuales, controles de aguas y sedimentos. Posibilidad de adecuar puntos de muestreo si se considera necesario.</li> <li>▪ Correspondiente informe de compatibilidad con estrategias marinas, así como de impacto específico sobre los hábitat o especies protegidos del entorno del puerto.</li> </ul>	

## 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 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 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>

Basar el resumen en:

Siendo la actuación descrita en este documento de vital importancia para el futuro desarrollo del Puerto de Almería y su zona de influencia. Teniendo además implicación directa en la actual planificación de la ciudad y el objetivo de alejar los focos industriales de los núcleos de población buscando por tanto "ciudades amigables", y considerando que se producirá una modificación mínima de la masa de agua donde se llevará a cabo la actuación, que además contará con todas las medidas de mitigación y seguimiento exigidas en la DIA y aquellas que se estimen necesarias de manera voluntaria, se considera que queda debidamente acreditado el cumplimiento de los artículos 4.7, 4.8 y 4.9 de la DMA.

<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.

**ANEXO II: 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:	Prolongación Muelle de Pechina 1ª Fase.					
Breve descripción:	Actuación destinada a ampliar la línea de atraque del actual Muelle de Pechina buscando la posibilidad de atender buques de mayor porte. Junto a esta prolongación se prevé la generación de explanada que incremente la superficie de acopio (esta explanada se crea en una zona ya confinada, y por tanto sin repercusión prevista sobre la masa de agua "Puerto de Almería"), y permita atender traficos de interes general como el yeso o el montaje y carga de tubos para la duplicación del gaseoducto entre Argelia y Almería, si llegase a ser necesario.					
Situación:	<input 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 2027
	ESM060 MSPF61 0026	Costera Muy modificad a	AMP- T06	Puerto de Almería	Bueno o Mejor	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"/> 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

**ATENCIÓN:** SI LA NUEVA MODIFICACIÓN NO IMPLICA UN DETERIORO DEL ESTADO FÍSICO-QUÍMICO O BIOLÓGICO DE LA MASA DE AGUA, ENTONCES NO ES NECESARIO REALIZAR EL ANÁLISIS EXIGIDO POR EL ARTÍCULO 4.7 DE LA DIRECTIVA.

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 socio-económico

<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: Hydropowerplants / Floodprotectionschemes / Navigationprojects / Impoundmentfordrinkingwatersupply / 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).

Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración <sup>3</sup>	
Factor determinante	Uso
<p>Observaciones:</p> <p>La creciente exportación de yeso procedente de las canteras de Almería y la demanda creciente del tráfico de graneles motiva a la Autoridad Portuaria de Almería (APA), que recoge en el Plan de Inversiones 2020-2024 la prolongación del Muelle de Pechina.</p> <p>La prolongación del Muelle de Pechina y la generación de explanada servirá para el acopio, montaje y carga de tubos para la duplicación del gaseoducto entre Argelia y Almería. Además, se ha proyectado el primer parque eólico marino, con una capacidad de generación de 300 MW, frente a las costas de los municipios de Níjar y Carboneras, que repercutirá positivamente en el Puerto de Almería con la ocupación de explanada durante la fabricación y ensamblaje de las estructuras de flotación de los molinos.</p>	<p>Observaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Posibilidad de atención a buques de mayor porte.</li> <li>- Ampliación de suelo portuario que permita atender sectores de interes general como la exportación de yeso en la provincia de Almería.</li> <li>- Espacio disponible con situación estrategica capaz de facilitar o ser centro logistico en proyectos de interes nacional desde el punto de vista energetico, como duplación del gaseoducto existente o la construcción de parques eolicos offshore.</li> <li>- Posibilidad de alejar del nucleo de población las actividades industriales, favoreciendo por tanto el actual proyecto Puerto Ciudad, proyecto tranformador de gran importancia para la Ciudad de Almería.</li> </ul>

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
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto "Ampliación del Muelle de Poniente del Puerto de Almería de la Autoridad Portuaria de Almería Motril" , en el que se recoge esta actuación.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anejo de condicionantes y actuaciones ambientales, para dar cumplimiento a DIA.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Programa de Seguimiento de aguas y sedimentos dentro del Contrato de Vigilancia Ambiental de los Puertos de Almería y Carboneras.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Colaboración entre la Autoridad Portuaria y la Delegación de Medio Ambiente y el seguimiento y la conservación del molusco <i>Patella ferruginea</i> .	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Observaciones:</p> <p>La actividad esta incluida en el Proyecto Ampliación del Muelle de Poniente del Puerto de Almería, proyecto que cuenta con Declaración de Impacto Ambiental, cuyos condicionantes y exigencias seran totalmente aplicados en el desarrollo de la obra.</p> <p>El Muelle de Pechina existente ya se encuentra incluido en el Plan Interior Marítimo de los Puertos de Almería y Carboneras, una vez finalizada la actuación, y para garantizar una correcta gestión de incidencias que puedan repercutir sobre la masa de agua, las nuevas instalaciones se incorporarán a los procedimientos que recoge dicho Plan.</p> <p>En las nuevas instalaciones se aplicarán todas aquellas normas existentes para el resto de muelles, normas que pretenden evitar vertidos de cualquier tipo sobre aguas portuarias, así com actividades que puedan reducir la calidad de las aguas o sus sedimentos.</p>		

<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>:

Con la ejecución de esta actuación, Prolongación del Muelle de Pechina 1ª Fase, no va a suponer una modificación hidromorfológica sustancial en relación con las modificaciones ya introducidas en la masa de agua; por lo que no va a implicar un incremento en el tiempo de renovación de la masa de agua. Así mismo, los impactos ligados al incremento de actividad serán adecuadamente controlados mediante las correspondientes redes de saneamiento y pluviales, con lo que no se producirá un incremento en los vertidos a la masa de agua.

---

<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)]	
<input checked="" type="checkbox"/> a)	Razones de interés público superior
<input checked="" type="checkbox"/>	Salud humana
<input checked="" type="checkbox"/>	Seguridad pública
<input checked="" type="checkbox"/>	Consecuencias beneficiosas de primera importancia para el medio ambiente
<input checked="" type="checkbox"/>	Otras razones imperativas de interés público: de naturaleza social o económica <sup>8</sup>
<p>Explicar brevemente el criterio para considerar la modificación de interés público superior:</p> <p>Los servicios prestados por el Puerto de Almería, la actividad portuaria, constituyen un servicio público fundamental para actividades de carácter económico o social, como son el comercio, la actividad industrial, o el movimiento de personas. La infraestructura objeto de este documento se planifica enfocada en dar servicio a la exportación de mineral de yeso, actividad de vital importancia en el desarrollo de la provincia. Junto a esto, las nuevas superficies creadas podría muy ser centro logístico y por tanto facilitar el desarrollo de proyectos transformadores desde un punto de vista energético, de interés no solo provincial, si no nacional.</p> <p>La disponibilidad de espacio en la parte externa del Puerto de Almería facilita el traslado de actividades industriales a esta zona, alejándolas por tanto de núcleos de población y reduciendo o mitigando los impactos que puedan tener sobre la población cercana (ruidos, partículas, etc.).</p>	
<input checked="" type="checkbox"/> 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 <b>superan</b> 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)
<p>Explicar brevemente el método para hacer el balance y el resultado final:</p> <p>La no realización de la actuación que se plantea podría suponer los siguientes inconvenientes, de igual manera el que se desarrolle traera consigo ventajas o mejoras:</p> <p>Factores positivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilidad de espacio para atender nuevos traficos y permitir la evolución de los existentes, algunos de ellos de vital importancia en la provincia.</li> <li>• Facilitar la liberación de suelo en la franja de conexión Puerto-Ciudad, permitiendo el desarrollo de esta interfase y facilitando por tanto acercar la ciudad al mar, siendo esto compatible con la actividad portuaria.</li> <li>• Mayor longitud de muelle, en consonancia con la evolución de buques en cuanto a eslora y caldo.</li> <li>• Distanciamiento de actividades industriales de núcleos de población.</li> </ul> <p>Consecuencias negativas, de no llevar a cabo la actuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Posible saturación de la infraestructura portuaria, por falta de espacio físico.</li> <li>▪ Posible pérdida de competitividad y de viabilidad económica del puerto.</li> <li>▪ Posible pérdida de nuevos traficos o de la evolución positiva de los existentes.</li> <li>▪ Interferencia en el futuro desarrollo de la interfase Puerto-Ciudad.</li> </ul>	

<sup>8</sup>Enestecaso, 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.

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	SI	SI	NO
Alternativa 1 Prologación Muelle de Pechina 1ª Fase	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 prolongación que se proyecta se justifica por la necesidad de dotar al muelle de mayor longitud de amarre y para generar mayor explanada para acopio de granel sólido que se requiere ante el aumento de tráfico de exportación de yeso y las previsiones de crecimiento del mismo.</p> <p>El diseño de la prolongación del muelle de Pechina responde a dos criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Por un lado, la tipología de la nueva estructura a diseñar</li> <li>- Por otro lado, los buques que pueden operar</li> </ul> <p>En el Pliego de Bases para la contratación se establece que la tipología estructural sea la misma que para el muelle actual, es decir, de gravedad formada por cajones de hormigón armado con celdas antirreflejantes, dada las características de los terrenos existentes y asegurando la ampliación de las instalaciones.</p> <p>La obra tiene el objeto de acoger buques de mayor tamaño. El buque máximo de los tráficos que se quieren atender es un granelero de 100.000 TPM, con una eslora de 262 m, una manga de 40.5 m y un calado a plena carga de 15.5 m. Para que el máximo buque esperado atraque en perfectas condiciones, se adopta un calado a la -18,00.</p> <p>En el Pliego de Bases, se establece la longitud de dicha prolongación en 170 m. En el Proyecto se ha ampliado esta longitud a 260 m, con el fin de conseguir mayor longitud de atraque y superficie de explanada dando servicio a nuevos inversores.</p> <p>Partiendo de la información geotécnica procedente de la campaña geotécnica de reconocimiento marino realizada en el Puerto de Almería en 2009 , no existe un espesor importante de fangos en el entorno, de espesores decimétricos, en los casos donde existe. Se detecta un estrato de arenas superficiales (arena densa), y a partir de dicha profundidad, un nivel de transición de arenas medias hasta las gravas o arenas cementadas de base. De forma intercalada entre ambas capas, se encuentran tramos de gravas y terrenos limo arenosos o arenas limosas, con algunas trazas arcillosas en profundidad.</p> <p>Se llevan a cabo los estudios de clima marítimo y propagación, agitación y resonancia por onda larga y la renovación de aguas de la dársena.</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 <input checked="" type="checkbox"/> No
▪ ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Observaciones:	

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:	
<p>Respecto a las medidas de gestión de la masa de agua, aplicadas por la Autoridad Portuaria que garantizan el seguimiento y protección de la masa de agua. En particular hacer referencia a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Proceso de evaluación ambiental de proyectos.</li> <li>▪ Aplicación de normas de gestión de material dragado.</li> <li>▪ Colaboración en la gestión de especies protegidas con la Consejería de Medioambiente, Patella Ferruginea</li> <li>▪ Sistema de Vigilancia Ambiental en el Puerto de Almería que recoje informes trimestrales y anuales, controles de aguas y sedimentos. Posibilidad de adecuar puntos de muestreo si se considera necesario.</li> <li>▪ Correspondiente informe de compatibilidad con estrategias marinas, así como de impacto específico sobre los hábitat o especies protegidos del entorno del puerto.</li> </ul>	

## 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 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 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>Siendo la actuación descrita en este documento de vital importancia para el futuro desarrollo del Puerto de Almería y su zona de influencia. Teniendo además implicación directa en la actual planificación de la ciudad y el objetivo de alejar los focos industriales de los núcleos de población buscando por tanto "ciudades amigables", y considerando que se producirá una modificación mínima de la masa de agua donde se llevará a cabo la actuación, que además contará con todas las medidas de mitigación y seguimiento exigidas en la DIA y aquellas que se estimen necesarias de manera voluntaria, se considera que queda debidamente acreditado el cumplimiento de los artículos 4.7, 4.8 y 4.9 de la DMA.</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.



**Junta de Andalucía**

Consejería de Agricultura,  
Pesca, Agua y Desarrollo Rural



**UNIÓN EUROPEA**

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

