

# Plan Hidrológico

## Revisión de tercer ciclo (2022-2027)



### Apéndice VIII.4

### Nuevas alteraciones o modificaciones

*(Documento para Aprobación Inicial)*





## ÍNDICE

1. NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES FASE II.....	1
2. DRAGADO DE PROFUNDIZACIÓN DE LA CANAL DE NAVEGACIÓN DEL PUERTO DE CÁDIZ.....	9

## 1. NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES FASE II

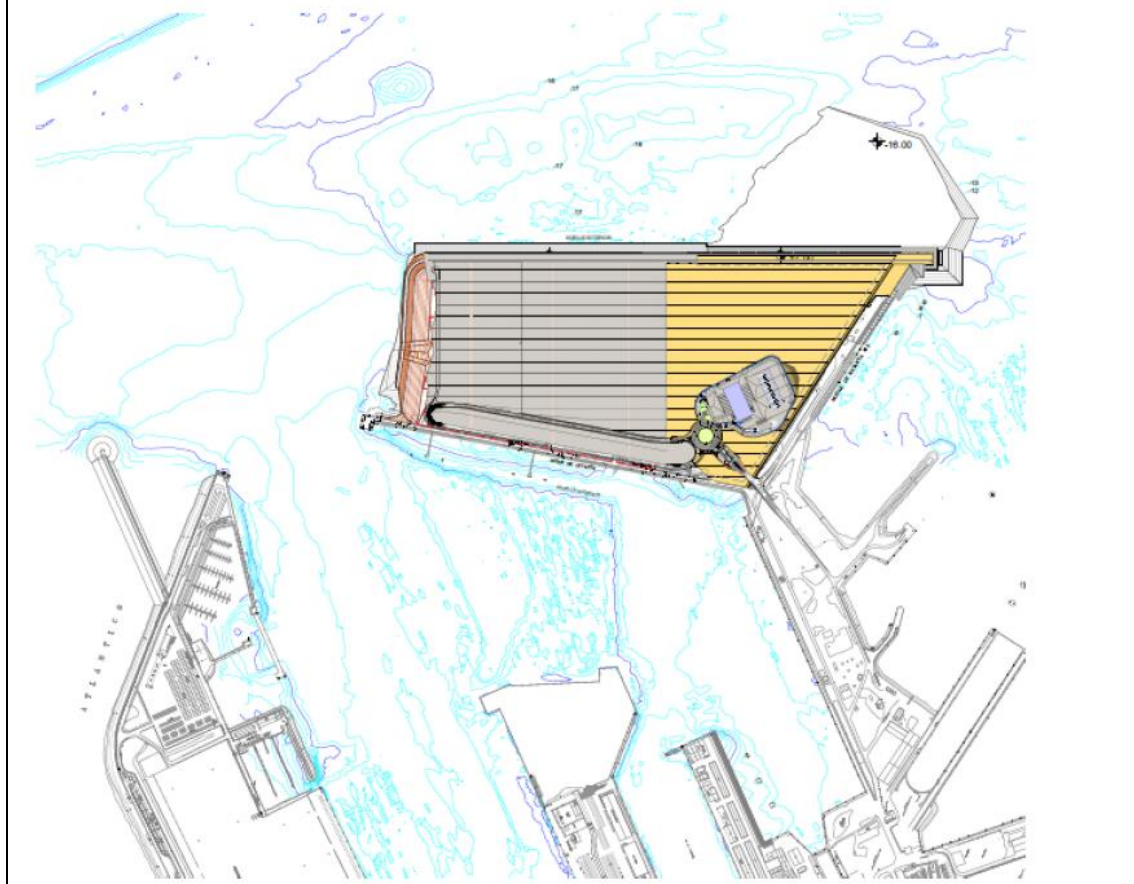
Identificación de la actuación sobre la que se aplica el artículo 4.7						
Código de la medida	Identificador del ciclo de planificación	2015-2021				
	Código europeo de la demarcación hidrográfica	ES063				
	Código único de la medida					
Nombre de la medida:	Nueva Terminal de Contenedores Fase II.					
Breve descripción:	El objeto del proyecto comprende la construcción de la segunda fase de la Nueva Terminal de contenedores, con 510,45 m de línea de atraque con un calado de 16,00 m para sumar un total de línea de atraque junto con la primera fase de 1.099,95 m. Por el Sur estará cerrada por el muelle de nº 5 de Navantia, por el Oeste por la explanada existente de la desgasificadora y por el Norte por la mota sur de la primera fase. En total se genera una superficie de explanada de aproximadamente 11,6 Ha, para formar una Terminal con una explanada total de unas 39,7 Ha de las cuales para el almacenamiento de los contenedores quedan 23,6 Ha.					
Situación:	<input type="checkbox"/> No iniciada		<input type="checkbox"/> En estudio			
	<input type="checkbox"/> En marcha		<input type="checkbox"/> Proyecto en elaboración			
	<input type="checkbox"/> Completada		<input type="checkbox"/> En licitación			
	<input type="checkbox"/> Descartada		<input type="checkbox"/> En ejecución			
Masas de agua afectadas:	Código	Categoría	Tipo (nº)	Nombre	Estado actual	Objetivo 2021
	ES063MSPF005200080	CW- Agua Costera Atlántica de renovación alta - Costera Muy Modificada	AMP-T04	Puerto de Cádiz - Bahía Interna de Cádiz	Peor que bueno	Buen potencial ecológico y mantener el buen estado químico

**Mapa de localización de la actuación:**

Ubicación la Nueva Terminal de Contenedores del Puerto de Cádiz



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

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

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

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

La Guía de reporting v4.9 en su apartado 7.7 establece como lista tasada de nuevas modificaciones: Hydropower plants / Floodprotectionschemes / Navigationprojects / Impoundmentforinkingwatersupply / 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: Las instalaciones existentes se encuentran dentro de la dársena comercial y limitadas en cuanto a funcionalidad si no se amplía la superficie de explanada disponible, la línea de muelles asociada, y el calado. O infrautilizadas, al no poder atender a nuevos tráficos de acuerdo con la potencialidad de las instalaciones existentes. La superficie actual de la fase I es insuficiente para absorber las previsiones de crecimiento de tráficos.</p>	<p>Observaciones: El proyecto comprende la construcción de la segunda fase de la Nueva Terminal de contenedores, con 510,45 m de línea de atraque con un calado de 16,00 m para sumar un total de línea de atraque junto con la primera fase de 1.099,95 m. Por el Sur estará cerrada por el muelle de nº 5 de Navantia, por el Oeste por la explanada existente de la desgasificadora y por el Norte por la mota sur de la primera fase. En total se genera una superficie de explanada de aproximadamente 11,6 Ha, para formar una Terminal con una explanada total de unas 39,7 Ha de las cuales para el almacenamiento de los contenedores quedan 23,6 Ha.</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 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 13 de octubre de 2010, de la Secretaría de Estado del Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto "Nueva Terminal de Contenedores de Cádiz", de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Caracterización del Material Dragado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan de Vigilancia Ambiental	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Programa de Actuaciones Ambientales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estudio de Gestión de Residuos y Plan de Gestión de Residuos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan Interior Marítimo de Contingencias	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Observaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los materiales a dragar han sido caracterizados conforme a las Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre.</li> <li>• El MITERD ha informado favorablemente con condicionantes la actuación en lo relativo a su compatibilidad con la Estrategia Marina de la Demarcación Andalucía Atlántico.</li> <li>• Durante las obras se aplicarán medidas de control como barreras antiturbidez en la salida de los vaciaderos y controles de la calidad del agua. Asimismo, se elaborará un Plan de Actuaciones Medioambientales de la obra sobre la base del PVA.</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>:

Acuerdo de 22/11/2021 de la Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos por el que se abre un periodo de información y consulta pública sobre la “Propuesta del proyecto de revisión del plan hidrológico (propuesta de proyecto del plan de gestión de riesgos de inundación)” y estudio ambiental “Estratégico conjunto”, correspondiente a la demarcación hidrográfica del Guadalete y Barbate.

#### 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 (11.6 Has, de las cuales 8.01 Has corresponden a ocupación de agua), muelles (510,45 m) y dragado localizado para la banqueta del muelle (510,45 m). Afectará a un 0,25 % de la masa de agua Puerto de Cádiz – Bahía Interna de Cádiz ES063MSPF005200080 (8,01 has de 3,140). Esta es una alteración hidromorfológica ya evaluada ambientalmente y considerada como viable en la Resolución de 13 de octubre de 2010 publicada en el BOE N<sup>o</sup> 226 de 3 de noviembre de 2010, páginas 92282 a 92302 por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto nueva terminal de contenedores de 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.

#### 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 potencial ecológico y mantener el buen estado químico)

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

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

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

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







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

El proyecto implica la culminación del proyecto «Nueva Terminal de Contenedores de Cádiz», en el puerto de la Bahía de Cádiz, que fue sometido a evaluación de impacto ambiental y que cuenta con Resolución de DIA favorable (RESOLUCIÓN de 13 de octubre de 2010 publicada en el BOE N° 226 de 3 de noviembre de 2010, páginas 92282 a 92302) de la entonces Secretaría General de Cambio Climático. 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 APBC ha programado el desarrollo del proyecto autorizado en 2 fases, una de las cuales se ha ejecutado ya y se ha puesto en servicio, no iniciando la fase 2 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, y que están orientados a alcanzar los objetivos ambientales del Plan, objetivos ambientales cuyas posibilidades de consecución no se verán afectadas por la actuación.

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 2.010	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 que sirvió para obtener la Resolución de 13 de octubre de 2010 se incluía un análisis de alternativas desde un punto de vista ambiental, que mostraba la idoneidad de la planteada.

En la documentación aportada para la obtención del informe de compatibilidad con la Estrategia marina, se ha incluido la caracterización de los materiales a dragar, el estudio de sus posibles usos productivos y las condiciones de su reubicación, realizándose 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:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ¿Excluye permanentemente o compromete el logro de los objetivos ambientales en otras masas de agua de la misma Demarcación?</li> </ul>	<input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente?</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Observaciones:	
<p>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.</p>	

Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA	
La aplicación de la modificación o alteración una vez tenidas en cuenta todas las previsiones del art. 4.7:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ¿Garantiza el mismo nivel de protección que las normas comunitarias vigentes?</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Observaciones:	
<p>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.</p> <p>La observación del condicionado de la DIA del año 2010, el PVA incluido en el proyecto, y el PAM del contratista garantizará adicionalmente la protección ambiental.</p>	



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

Ciclo de planificación de la modificación / nueva actividad / alteración <sup>11</sup>	2015-2021
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿tiene efectos transfronterizos?	<input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿se realiza en una zona protegida de la Red Natura 2000?	<input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No
¿Es viable la modificación / nueva actividad / alteración?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
<b>Breve explicación final de la evaluación<sup>12</sup></b>	
<p>La actuación propuesta de fase 2 de la Nueva Terminal de Contenedores de Cádiz, 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 0,25 % de la superficie de la masa de agua ES063MSPF005200080, 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 potencial 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.



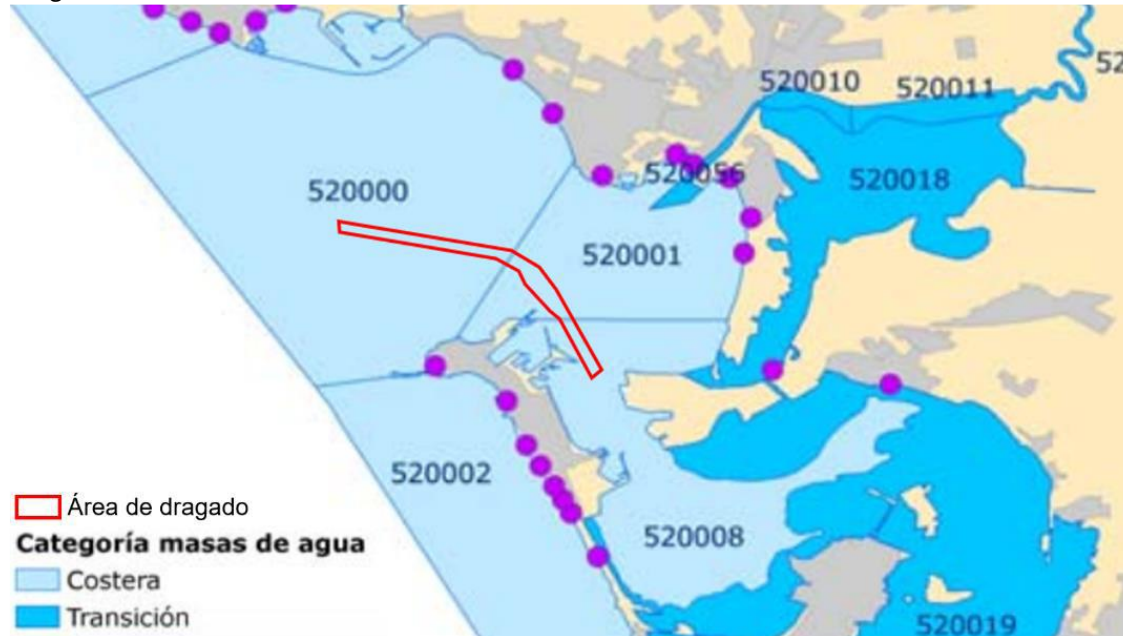
## 2. DRAGADO DE PROFUNDIZACIÓN DE LA CANAL DE NAVEGACIÓN DEL PUERTO DE CÁDIZ

Identificación de la actuación sobre la que se aplica el artículo 4.7						
Código de la medida	Identificador del ciclo de planificación	2021/2027				
	Código europeo de la demarcación hidrográfica	ES063				
	Código único de la medida					
Nombre de la medida:	Dragado de Profundización de la Canal de navegación del Puerto de Cádiz					
Breve descripción:	<p>El proyecto consiste en el dragado de la canal de navegación del Puerto de Cádiz para la prolongación y profundización de la canal de acceso existente, con un volumen total dragado de 7.589.500 m<sup>3</sup>. Esto mejorará la oferta portuaria, optimizando sus servicios y competitividad, ampliando su capacidad de acogida y posibilitando la separación de tráfico de cruceros y el destinado al transporte de mercancías. Así mismo se garantizarán las condiciones de seguridad en la navegación de buques y de acceso a los Muelles de Servicio y terminales.</p> <p>De otra parte, con el fin de garantizar la correcta gestión ambiental de los sedimentos dragados, se realizará la construcción de una mota de contención formada por el material competente extraído del dragado de la canal, y en su caso, por material de cantera, generando así un nuevo recinto para el aprovechamiento del material dragado en el puerto.</p> <p>Conforme a las “Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre”, se han seleccionado las siguientes zonas para el vertido del material dragado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Relleno y precarga del recinto de la fase IV (Mota - 4.634.500 m<sup>3</sup>).</li> <li>• Relleno de los recintos de El Puerto de Santa María, y de los recintos en el Puerto Cádiz (1.409.500 m<sup>3</sup>).</li> <li>• Vaciadero marino (1.545.500 m<sup>3</sup>).</li> </ul>					
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
	ES063MSPF520008	Costera Muy Modificada	4	Puerto de Cádiz - Bahía interna de Cádiz	Bueno	Bueno
	ES063MSPF520001	Costera Muy Modificada	4	Ámbito de la desembocadura del Guadalete	Bueno	Bueno
	ES063MSPF520000	Costera Natural	13	Bahía externa de Cádiz	Bueno	Bueno

(\*) Correspondiente al Plan Hidrológico de la cuenca del Guadalete Barbate vigente. Primer ciclo 2009-2015.

**Mapa de localización de la actuación:**

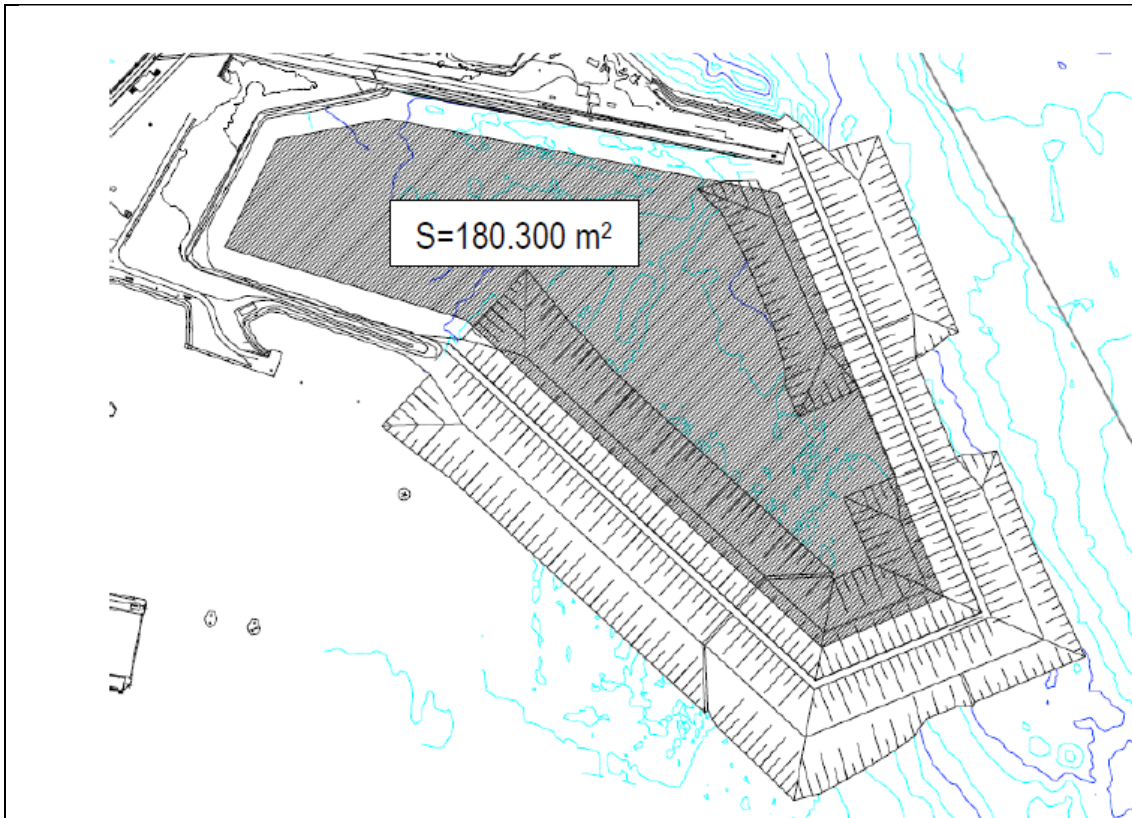
Dragado del material:



Depósito del material dragado:

- a. Construcción Mota. Planta precarga del futuro recinto de la fase IV



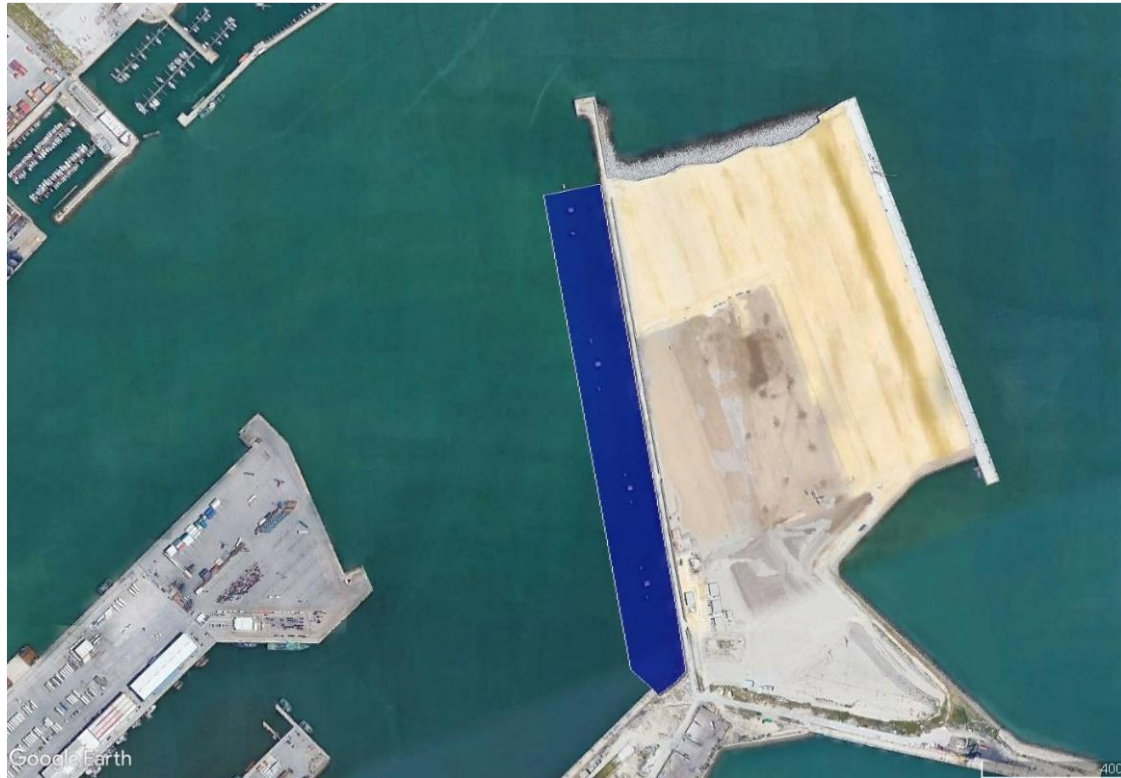


b. Recintos portuarios de El Puerto de Santa María





c. Recinto portuario de El Puerto de Cádiz



d. Vaciadero Marino



Supuesto de aplicación:		
Acción:	Resultado	
<input checked="" type="checkbox"/> Nuevas modificaciones de las características físicas de una masa de agua <sup>13</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>14</sup>	<input type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> Se produce deterioro de muy buen estado a buen estado
<input type="checkbox"/> Alteración de nivel de una masa de agua	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
Observaciones: (*) Es importante precisar que, tal y como se detalla en el EsIA, esta actuación no provocará el deterioro de las masas de agua superficial, ni impedirá la consecución de los objetivos, ya que se trata de masas de agua muy modificadas por presencia de puertos, en las que se realizan dragados de mantenimiento periódicamente y que como se evidencia en el PHCGB 2009-2015, a pesar de ser consideradas de naturaleza muy modificada por presencia de puertos, teniendo en cuenta las alteraciones morfológicas asociadas a estos como diques, dársenas y dragados, lograban obtener una calificación global de bueno o mejor, teniendo un estado ecológico y químico bueno o máximo, a pesar de las presiones previamente descritas.		

Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración <sup>15</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>16</sup>	<input type="checkbox"/> Uso turístico o recreativo
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte	<input checked="" type="checkbox"/> Navegación / puertos

<sup>13</sup> Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas modificaciones a tener en cuenta.

<sup>14</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>15</sup> Preferentemente, incluir una sola opción de factor determinante (a lo sumo dos) por cada prioridad, atendiendo a la motivación principal de la nueva actuación o modificación. Ídem para el apartado de uso.

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

<sup>16</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>15</sup>	
Factor determinante	Uso
<input type="checkbox"/> Desarrollo urbano	<input type="checkbox"/> Suministro de agua potable
	<input type="checkbox"/> Otro uso
<input checked="" type="checkbox"/> Otro	<input checked="" type="checkbox"/> Crecimiento socioeconómico
<p>Observaciones: Posición geoestratégica, modificación de la estructura y tipo de tráfico.</p> <p>La ejecución de este proyecto es esencial para la actividad del Puerto de Cádiz, un Puerto de Interés General del Estado. En este sentido, el Puerto de Cádiz constituye una Zona de Servicio con espacios en tierra y agua, necesarios para los distintos usos portuarios. Es en sí un elemento estratégico en el transporte marítimo internacional de mercancía.</p> <p>Las operaciones de dragado para la profundización del canal de navegación son necesarias para garantizar la continuidad de las actividades en el puerto y su adaptación a los nuevos buques. Así mismo la construcción de la mota para confinar el material de dragado pretende garantizar la correcta gestión ambiental de sedimentos dragados.</p> <p>Actualmente, el confinamiento de este tipo de materiales es una técnica utilizada internacionalmente en entornos portuarios para confinar materiales de dragado.</p> <p>Como se ha expuesto anteriormente, la no ejecución del dragado de profundización implicaría el cese de la actividad de un Puerto de Interés General, y como lo establece el PHCGB en el Anejo 1, la eliminación de los puertos tendría graves repercusiones económicas por lo que es inviable considerar esta alternativa:</p> <p><i>“La eliminación de estos puertos tendría graves repercusiones económicas ya que existe un gran sector que se dedica directa o</i></p>	<p>Observaciones: Impulso a la actividad económica a la que da soporte el puerto: comercio, industria, transporte de pasajeros, ocio, etc.</p> <p>El puerto es motor económico de la ciudad de Cádiz y uno de los más relevantes de España, su funcionamiento y crecimiento es esencial para el mantenimiento de la economía local y provincial, repercutiendo todo ello en la calidad de vida de la población gaditana.</p> <p>La puesta en marcha de la terminal significa que el Puerto de Cádiz mejorará sus servicios y competitividad en el contexto portuario español. Amplía su capacidad de acogida y posibilita separación de tráfico de cruceros y el destinado al transporte de mercancías</p> <p>Economía circular- Reutilización de materiales de dragado.</p> <p>El relleno de recintos propuestos para el vertido del material garantiza la producción de una menor cantidad de residuos y una correcta gestión ambiental de los sedimentos dragados.</p>





Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración <sup>15</sup>	
Factor determinante	Uso
<p><i>indirectamente a actividades relacionadas con las instalaciones de la Bahía de Cádiz.</i></p> <p><i>La problemática técnica, económica y ambiental que supone dejar los puertos de la Bahía de Cádiz fuera de servicio es casi mayor que la de su explotación. Además de la dependencia socioeconómica del puerto que presenta la zona, habría que tener en cuenta los costes de desmontaje de las infraestructuras que lo conforman y de la posterior restauración necesaria de toda la zona.” (Fuente: Anejo 1 PHCGB 2009-2015).</i></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>17</sup> en marcha o previstas	Prevista	En marcha
Evaluación de impacto ambiental	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Estudio de Impacto Ambiental	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Estudio de alternativas de gestión de los materiales de dragado.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Caracterización del Material Dragado	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan de Vigilancia Ambiental (Obra y Funcionamiento)	<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"/>
Prevención control de emergencias e incidencias que afecten calidad de las aguas.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sistema de Gestión Ambiental	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan Interior Marítimo de Contingencias		
<p>Observaciones:</p> <p>Actualmente está en consolidación el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto en el cual se contemplan una serie de medidas correctoras y mitigadoras, clasificadas en los siguientes ámbitos y que pueden consultarse en el EslA:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medidas adoptadas respecto al Aire</li> <li>• Medidas adoptadas respecto a la Calidad Hidrológica</li> <li>• Medidas adoptadas respecto al Sedimento</li> <li>• Medidas adoptadas respecto a los Residuos/material dragado</li> <li>• Medidas adoptadas respecto a la Vegetación terrestre</li> <li>• Medidas adoptadas respecto a la Fauna terrestre</li> <li>• Medidas adoptadas respecto a la Avifauna</li> <li>• Medidas adoptadas respecto a las Comunidades Planctónicas</li> </ul>		

<sup>17</sup> Ver el apartado explicativo relativo al Catálogo de medidas de mitigación.





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

- Medidas adoptadas respecto a las Comunidades Bentónicas (praderas)
- Medidas adoptadas respecto a las Comunidades Pelágicas
- Medidas adoptadas respecto a los espacios naturales protegidos
- Medidas adoptadas respecto al Paisaje
- Medidas adoptadas respecto a los Recursos Pesqueros
- Medidas adoptadas respecto al Patrimonio Histórico
- Medidas Protectoras y Correctoras Ante Situaciones de Riesgo o Emergencia

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

Apartado del Plan en el que se identifica el problema <sup>18</sup>:

El Plan Hidrológico de la Cuenta del Guadalete Barbate 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. En el Anexo 14. Programa de Medidas del Plan Hidrológico del segundo ciclo (2015-2021) estaba contemplada la problemática relacionada con el dragado de material y su reubicación: “Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre.”

El Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Guadalete Barbate (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.

Por lo previamente expuesto, se evidencia que la actuación no se identifica en el Plan vigente (2009-2015) como problema.

Resumen de las razones de la alteración o modificación <sup>19</sup>:

Las operaciones de dragado para la profundización del canal de navegación son necesarias para garantizar la continuidad de las actividades en el puerto y su adaptación a los nuevos buques.

Así mismo la construcción de la mota para confinar el material de dragado pretende garantizar la correcta gestión ambiental de sedimentos dragados. Actualmente, el confinamiento de este tipo de materiales es una técnica utilizada internacionalmente en entornos portuarios para confinar materiales de dragado.

Por otra parte, es necesario no sólo mantener los calados existentes adaptar los niveles al tamaño de buques que la Autoridad Portuaria podrá recibir en los próximos años, sino que también es necesario para garantizar las condiciones de seguridad en la navegabilidad.

En cualquier caso, se considera que las masas de agua solo se verán afectadas 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

<sup>18</sup> Incluir referencia o vínculo a una dirección web con explicaciones más detalladas. Referencia a los estudios que acompañan a la ficha resumen.

<sup>19</sup> Ver apartado relativo a la fecha a partir de la cual es de aplicación el artículo 4.7 de la DMA.







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.

#### 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>20</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.

En este sentido el Puerto de Cádiz constituye un servicio público fundamental para actividades de carácter económico y social, como son el comercio, la actividad industrial, y el movimiento de personas. Así mismo la actuación está destinada a mantener la operatividad y competitividad del puerto, y mejorar sus niveles de seguridad de la navegación y operación.

Adicionalmente, cabe resaltar que el Puerto de Cádiz, es un Puerto de Interés General del Estado ya que le es de aplicación alguna de las circunstancias descritas en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante:

- Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.
- Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.
- Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.
- Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
- Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

En este sentido, el Puerto de Cádiz constituye una Zona de Servicio con espacios en tierra y agua, necesarios para los distintos usos portuarios. Es en sí un elemento estratégico en el transporte marítimo internacional de mercancía.



<sup>20</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.





Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA
<input 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>Las operaciones de dragado de profundización son necesarias en un Puerto de Interés General para garantizar la continuidad de la actividad del Puerto y su adaptación a los nuevos buques. Por tanto, su ejecución supera los beneficios sociales y medioambientales que se conseguirían de alcanzar los objetivos ambientales.</p> <p>De todos los aspectos ambientales considerados en el proceso de evaluación, han tenido peso en el proceso de decisión de alternativas los siguientes:</p> <p>Alternativa 0. No Actuación vs Alternativa A. Actuación</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Factor ambiental.</li> <li>• Factor operatividad portuaria.</li> </ul> <p>Alternativas para el vertido de material.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Economía circular. Producción 0 de residuos.</li> <li>• Emisión de GEIs.</li> <li>• Comunidades nectobentónicas.</li> </ul> <p>En la selección de alternativas para el vertido de material se ha aplicado el método PAJ (Proceso Analítico Jerárquico) de selección de la alternativa óptima. 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.</p>

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA			
Alternativas consideradas	¿Es significativamente mejor opción medioambiental? <small>21</small>	¿Es técnicamente inviable?	¿Su coste es desproporcionado?
Alternativa 0: No ejecución del dragado	SI	SI	SI
Alternativa 1: Ejecución del dragado	NO	NO	NO
En caso de que no haya alternativas, explicar los motivos:			

<sup>21</sup> Se tiene que justificar muy bien el porqué de no llevar a cabo las opciones ambientalmente más favorables a la opción elegida.



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

Resumen que justifique la selección de la alternativa<sup>22</sup>:

La no ejecución del dragado de profundización impediría garantizar las condiciones de seguridad para la navegación de nuevos buques, así como el desarrollo de una actividad de Interés General. La no ejecución de la obra propuesta dejaría al Puerto de Cádiz en una situación obsoleta y sin posibilidad de seguir siendo competitivo en el marco portuario nacional e internacional.

Por otro lado, la alternativa 0 es técnicamente inviable ya que, de mantener las condiciones actuales, no sería posible atender las futuras demandas de calados. Así mismo como lo establece el PHCGB en el Anejo 1, la eliminación de los puertos tendría graves repercusiones económicas por lo que es inviable considerar esta alternativa:

*“La eliminación de estos puertos tendría graves repercusiones económicas ya que existe un gran sector que se dedica directa o indirectamente a actividades relacionadas con las instalaciones de la Bahía de Cádiz.*

*La problemática técnica, económica y ambiental que supone dejar los puertos de la Bahía de Cádiz fuera de servicio es casi mayor que la de su explotación. Además de la dependencia socioeconómica del puerto que presenta la zona, habría que tener en cuenta los costes de desmontaje de las infraestructuras que lo conforman y de la posterior restauración necesaria de toda la zona.”* (Fuente: Anejo 1 PHCGB 2009-2015).

Además, el coste de la no ejecución causaría un impacto significativamente negativo para una actividad de Interés General como el Puerto de Cádiz y los complejos industriales asentados en él. Respecto de la alternativa 1, la zona donde se proyecta la actuación es la única disponible, es decir, la Canal y Muelles de la Autoridad Portuaria de Cádiz. Su coste económico no es desproporcionado y es técnicamente viable.

#### 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 EsIA queda justificado que no se excluye ni compromete el logro de los objetivos generales de las masas de agua en estudio, y por supuesto, y en 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:

<sup>22</sup> Incluir el enlace al documento explicativo con la selección de la alternativa.





### Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA

Se realizará seguimiento de las normas comunitarias vigentes, en consonancia con las medidas preventivas, reductoras y compensatorias, incluyendo las mitigadoras y adaptativas al cambio climático propuestas en el EsIA, así como la ejecución del PVA incluido en el EsIA, 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.

Así mismo, 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.

Finalmente, el mantenimiento del futuro Sistema de Gestión Ambiental del Puerto de Cádiz, 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:

<b>Ciclo de planificación de la modificación / nueva actividad / alteración<sup>23</sup></b>	2015-2021
<b>Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
<b>Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
<b>Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
<b>Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
<b>Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
<b>Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
<b>La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿tiene efectos transfronterizos?</b>	<input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No

<sup>23</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.



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

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

<b>Breve explicación final de la evaluación<sup>24</sup></b>
<p>El trámite de consulta ambiental, la actividad de servicio comercial de interés general y la justificación expuesta en la presente ficha, garantizan el cumplimiento de los requisitos legales aplicables en materia ambiental.</p> <p>El Plan propuesto es de interés público, y se promueve a causa de previsiones referentes a tráfico portuarios y mejora de la operatividad y funcionalidad de las instalaciones.</p> <p>La actuación se produce sobre unas masas de agua muy modificadas y sólo implica una alteración hidromorfológica menor. Las masas de agua solo se verán afectadas indirectamente por una insignificante modificación hidrodinámica.</p> <p>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.</p> <p>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> <p>Es importante precisar que, tal y como se detalla en el EsIA y en los apartados anteriores, esta actuación no provocará el deterioro de las masas de agua superficial, ni impedirá la consecución de los objetivos, ya que se trata de masas de agua muy modificadas por presencia de puertos, en las que se realizan dragados de mantenimiento periódicamente y que como se evidencia en el PHCGB 2009-2015, a pesar de ser consideradas de naturaleza muy modificada por presencia de puertos, teniendo en cuenta las alteraciones morfológicas asociadas a estos como diques, dársenas y dragados, lograban obtener una calificación global de bueno o mejor, teniendo un estado ecológico y químico bueno o máximo, a pesar de las presiones previamente descritas. (Ver Ilustración 1).</p>

<sup>24</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.



#### 4 RESUMEN DEL ESTADO DE LAS MASAS DE AGUA DE TRANSICIÓN Y COSTERAS

COD_WISE	NOMBRE	CATEGORIA	NATURALEZA	TIPO	AREA (Km2)	E_ECOL	E_QUM	E_GLOBAL
520000	Bahía externa de Cádiz	Costera	Natural	13 Aguas costeras atlánticas del Golfo de Cádiz	73,43	Bueno	Bueno	Bueno o mejor
520001	Ámbito de la desembocadura del Guadalete	Costera	Muy Modificada	Aguas muy modificadas por presencia de puerto. Tipo 4 Aguas costeras atlánticas de renovación alta	22,93	Bueno o máximo	Bueno	Bueno o mejor
520008	Puerto de Cádiz - Bahía interna de Cádiz	Costera	Muy Modificada	Aguas muy modificadas por presencia de puerto. Tipo 4 Aguas costeras atlánticas de renovación alta	31,44	Bueno o máximo	Bueno	Bueno o mejor

**Ilustración 1. Resumen del estado de las masas de agua costeras. Fuente: Apéndice 8.4 de la memoria del Plan Hidrológico de la Cuenca Guadalete Barbate, 2009-2015.**





## Junta de Andalucía

Consejería de Agricultura,  
Pesca, Agua y Desarrollo Rural



**UNIÓN EUROPEA**

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

