

Plan Hidrológico

Revisión de tercer ciclo (2022-2027)



Apéndice VIII.4 Nuevas alteraciones o modificaciones

(Documento para Aprobación Inicial)



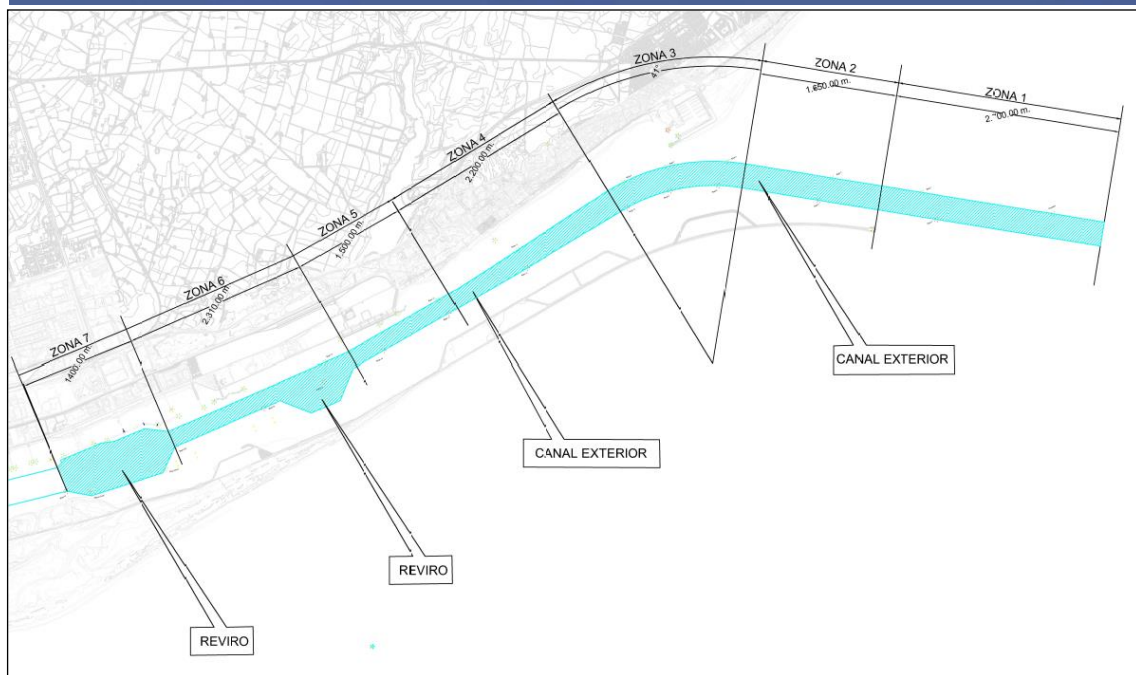
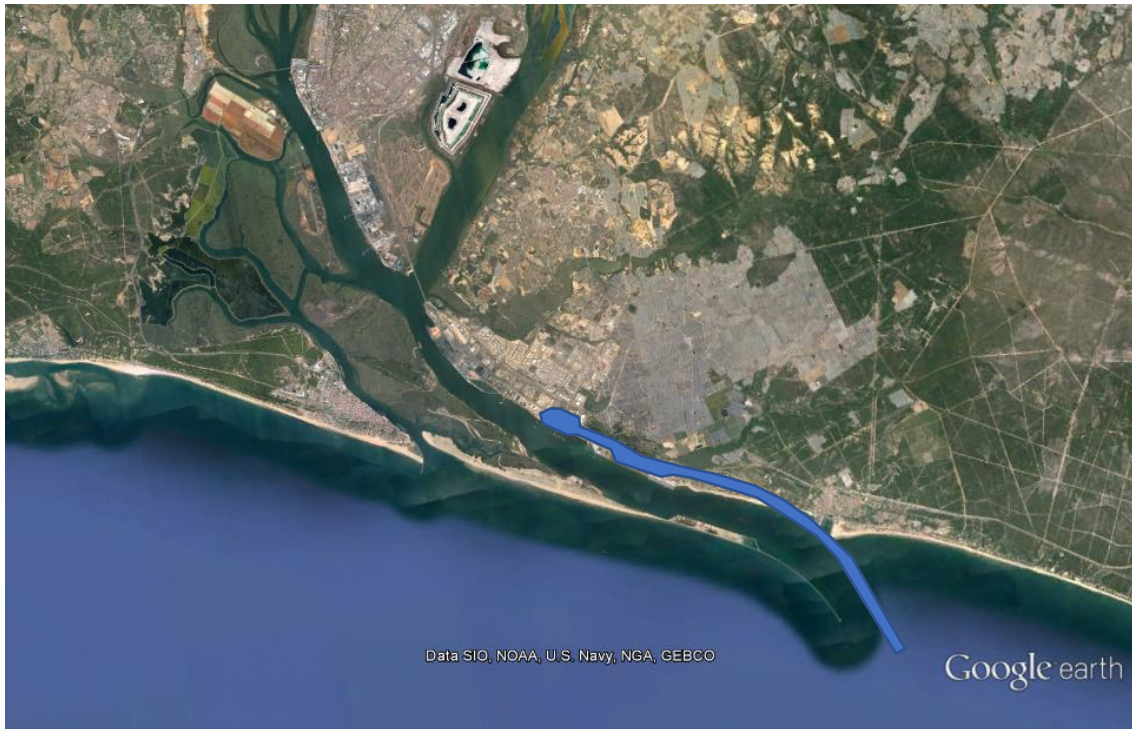
ÍNDICE

1. HABILITACIÓN DE LA CANAL PARA NUEVOS TRÁFICOS	1
2. RECINTO Nº 4 2ª FASE	10
3. DRAGADO DE MANTENIMIENTO (EN EJECUCIÓN HASTA 2020)	18
4. PRESA DE ALCOLEA	27

1. HABILITACIÓN DE LA CANAL PARA NUEVOS TRÁFICOS

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:	Habilitación de la Canal del Puerto de Huelva para nuevos tráficos.					
Breve descripción:	Operación de dragado para el aumento del calado de las diferentes zonas de la canal de navegación de la Ría de Huelva, para mejorar la oferta portuaria, adaptando las aguas navegables al tamaño creciente de los buques mercantes.					
Situación:	<input checked="" type="checkbox"/> No iniciada	<input 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
	ES064MSPF004400270	Muy modificada	1	Canal del Padre Santo 1	Peor que bueno	
	ES064MSPF004400220	Muy modificada	4	1500 m antes de la punta del Espigón de Huelva-Mazagón	Peor que bueno	

Mapa de localización de la actuación:





Supuesto de aplicación:		
Acción:	Resultado	
<input checked="" type="checkbox"/> Nuevas modificaciones de las características físicas de una masa de agua ¹ (*)	<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 ²	<input type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> Se produce deterioro de muy buen estado a buen estado
<input type="checkbox"/> Alteración de nivel de una masa de agua	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
<p>Observaciones:</p> <p>(*) Es importante precisar que esta actuación se desarrollará en una masa de agua muy modificada, donde la principal problemática ambiental se debe a la contaminación difusa por el drenaje ácido procedente de la cuenca minera, lo que por sí mismo, ya compromete el cumplimiento de objetivos.</p> <p>Por otra parte, la ejecución de este proyecto de habilitación de un tramo de la canal de navegación a la cota -14.50m desde la 13.50m, responde a una actuación de Interés General.</p>		

Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración ³	
Factor determinante	Uso
<input type="checkbox"/> Agricultura	<input type="checkbox"/> Drenaje de terrenos <input type="checkbox"/> Riego
	<input type="checkbox"/> Producción de energía hidroeléctrica <input type="checkbox"/> Producción de energía no hidroeléctrica
<input type="checkbox"/> Energía	<input type="checkbox"/> Almacenamiento de agua para pesca o acuicultura
<input type="checkbox"/> Pesca y acuicultura	<input type="checkbox"/> Regulación de caudales / laminación de avenidas
<input type="checkbox"/> Protección contra las inundaciones	<input type="checkbox"/> Mejora de capacidad de drenaje (alteración del canal, lecho o riberas)

¹ Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas modificaciones a tener en cuenta.

² 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.

³ 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.





Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración ³	
Factor determinante	Uso
<input type="checkbox"/> Industria	<input type="checkbox"/> Suministro de agua
<input type="checkbox"/> Turismo y ocio ⁴	<input type="checkbox"/> Uso turístico o recreativo
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte	<input checked="" type="checkbox"/> Navegación / puertos
<input type="checkbox"/> Desarrollo urbano	<input type="checkbox"/> Suministro de agua potable
	<input type="checkbox"/> Otro uso
<input checked="" type="checkbox"/> Otro	<input checked="" type="checkbox"/> Crecimiento socioeconómico
Observaciones: Posición geoestratégica, modificación de la estructura y tipo de tráficos.	Observaciones: Impulso a la actividad económica a la que da soporte el puerto: comercio, industria, transporte de pasajeros, ocio, etc.

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

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA
Apartado del Plan en el que se identifica el problema ⁶ :

⁴ 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).

⁵ Ver el apartado explicativo relativo al Catálogo de medidas de mitigación.

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





Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA

Resumen de las razones de la alteración o modificación⁷:

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

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

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 económica⁸

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

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

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

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

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

⁸ 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	
Razones que justifican la modificación [a) y b)]	
<p>La magnitud de esta actividad económica la refleja el hecho de que el tráfico portuario haya superado en los últimos años 33 millones de toneladas anualmente, siendo los movimientos más importantes los de graneles líquidos como son productos petrolíferos y gas natural licuado, los graneles sólidos y mercancía general, entre otros.</p> <p>Por último, esta actuación se enmarca en las líneas de Consolidación y Diversificación y Competitividad, respectivamente, del Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012-2017, con visión a 2022. Dicho Pla Estratégico constituye la base de los planes de gestión anuales y garantizará la coherencia y continuidad de la planificación en el Puerto de Huelva.</p>	
<input checked="" type="checkbox"/>	<p>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)</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. Además, debido a la acumulación histórica de metales pesados en los fondos de las aguas de transición como consecuencia del drenaje ácido de los ríos Tinto Y Odiel, el dragado en el Puerto de Huelva supone la retirada de material contaminado, siendo especialmente importante con el futuro dragado de profundización ya que permitirá alcanzar estrato. Además, el material no contaminado que se extraiga, podrá ser empleado para usos productivos. No obstante, es necesario tenerlo en consideración para los objetivos medioambientales.</p>	

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA			
Alternativas consideradas	¿Es significativamente mejor opción medioambiental? ⁹	¿Es técnicamente inviable?	¿Su coste es desproporcionado?
Alternativa 0: No ejecución.	NO	SI	SI
Alternativa 0: Ejecución.	SI	NO	NO
En caso de que no haya alternativas, explicar los motivos:			

⁹ 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 alternativa¹⁰:

La no ejecución del dragado de profundización impediría garantizar las condiciones de seguridad para la navegación de nuevos buques, así como el desarrollo de una actividad de Interés General a la que se une la actividad de dos de los complejos industriales químico y petroquímico más importantes de España. Además, su no ejecución no favorecería la eliminación de contaminación ni los usos productivos a las arenas.

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.

Además, el coste de la no ejecución causaría un impacto significativamente negativo para una actividad de Interés General como el Puerto de Huelva y los complejos industriales asentados en él.

Respecto de la alternativa 1, la zona donde se proyecta la actuación es la única disponible, es decir, la Canal y Muelles de la Autoridad Portuaria de Huelva. Su coste económico no es desproporcionado y es técnicamente viable.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA

La aplicación de la modificación o alteración:

<ul style="list-style-type: none"> ¿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
<ul style="list-style-type: none"> ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente? 	<input checked="" type="checkbox"/>	Sí
	<input type="checkbox"/>	No

Observaciones:

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

¹⁰ Incluir el enlace al documento explicativo con la selección de la alternativa.





Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA

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

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

Observaciones:

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





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

Ciclo de planificación de la modificación / nueva actividad / alteración¹¹	2015-2021
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿tiene efectos transfronterizos?	<input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿se realiza en una zona protegida de la Red Natura 2000?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
¿Es viable la modificación / nueva actividad / alteración?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Breve explicación final de la evaluación¹²	
El trámite de evaluación de impacto ambiental a iniciar, garantizan el cumplimiento de los requisitos legales aplicables en materia ambiental.	

¹¹ 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.

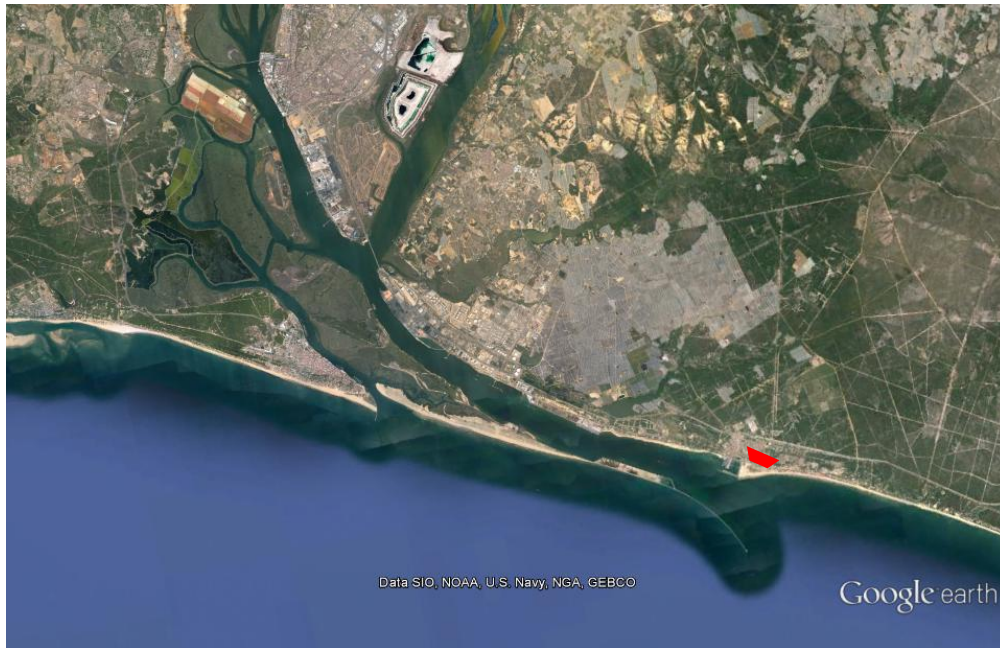
¹² Se incluirá una explicación sintética de las respuestas dadas a las cuestiones planteadas en este apartado de resumen, en la medida en que resulte necesario.



2. RECINTO N° 4 2ª FASE

Identificación de la actuación sobre la que se aplica el artículo 4.7						
Código de la medida	Identificador del ciclo de planificación	<ID_PHC>				
	Código europeo de la demarcación hidrográfica	<EUDHCod>				
	Código único de la medida	<CodMedida>				
Nombre de la medida:	Recinto para productos de dragado nº 4. 2ª fase. Puerto de Huelva					
Breve descripción:	Conforme a las "Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre", si los materiales de dragado superan la categoría a partir de la cual no pueden ser vertidos en el mar, deben quedar confinados. Debido a la existencia de este tipo de materiales en el estuario del Tinto y del Odiel, se prevé la construcción de un recinto en la margen derecha de la Ría de Huelva, adosado al dique de contención de arenas Juan Carlos I, de forma que los materiales de dragado que no puedan ser vertidos al mar, queden confinados.					
Situación:	<input checked="" type="checkbox"/> No iniciada	<input 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
	ES064MSPF004400270	Muy modificada	1	Canal del Padre Santo 1	Peor que bueno	

Mapa de localización de la actuación:



Supuesto de aplicación:

Acción:	Resultado	
<input checked="" type="checkbox"/> Nuevas modificaciones de las características físicas de una masa de agua ¹³	<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 ¹⁴	<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

¹³ Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas modificaciones a tener en cuenta.

¹⁴ 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.



Observaciones:

(*) Es importante precisar que esta actuación se desarrollará en una masa de agua muy modificada, donde la principal problemática ambiental se debe a la contaminación difusa por el drenaje ácido procedente de la cuenca minera, lo que por sí mismo, ya compromete el cumplimiento de objetivos.

Por otra parte, la ejecución de este proyecto de habilitación de un tramo de la canal de navegación a la cota -14.50m desde la 13.50m, responde a una actuación de Interés General.

Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración ¹⁵	
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 ¹⁶	<input type="checkbox"/> Uso turístico o recreativo
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte	<input type="checkbox"/> Navegación / puertos
<input type="checkbox"/> Desarrollo urbano	<input type="checkbox"/> Suministro de agua potable
	<input type="checkbox"/> Otro uso
<input checked="" type="checkbox"/> Otro	<input checked="" type="checkbox"/> Crecimiento socioeconómico
Observaciones: Posición geoestratégica, modificación de la estructura y tipo de tráfico.	Observaciones: Impulso a la actividad económica a la que da soporte el puerto: comercio, industria, transporte de pasajeros, ocio, etc.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA		
¿Se han dado todos los pasos posibles para mitigar el impacto sobre el estado?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí	
	<input type="checkbox"/> No	
Lista de medidas de mitigación ¹⁷ en marcha o previstas	Prevista	En marcha
Estudio de impacto ambiental	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

¹⁵ 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.

¹⁶ 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).

¹⁷ Ver el apartado explicativo relativo al Catálogo de medidas de mitigación.





Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA		
Plan Interior de Contingencias.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Recogida de aguas en los muelles Ing. J. Gonzalo y C. de Palos.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Conexión del saneamiento del Muelle Sur a la red básica.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estación de tratamiento de aguas en los muelles.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nuevo colector de aguas pluviales en el Muelle Ingeniero Juan Gonzalo.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Seguimiento de las funciones ecológicas de las marismas restauradas en la margen izquierda de la ría del Odiel.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Prevención y control de emergencias e incidencias que afecten a la calidad de las aguas (Proyecto Safe & Green Port).	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Estudio de alternativas de gestión de los materiales de dragado contaminados.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA
Apartado del Plan en el que se identifica el problema ¹⁸ :
Resumen de las razones de la alteración o modificación ¹⁹ :
<p>Los muelles y pantalanés del Puerto de Huelva están emplazados en la margen izquierda del río Odiel hasta su confluencia con el río Tinto, y en la misma margen de la Ría conjunta de ambos ríos, desde su confluencia hacia la desembocadura.</p> <p>Las características de los terrenos atravesados por los ríos Tinto y Odiel provocan el transporte fluvial de gran cantidad de materiales en suspensión, produciendo importantes aterramientos en las zonas portuarias, especialmente en periodos de fuertes temporales. Esto unido al aporte de la propia dinámica litoral, provoca la necesidad de que el Puerto de Huelva deba realizar dragados periódicamente para garantizar el mantenimiento de los calados tanto en los Muelles como en la Canal navegable.</p> <p>Por otra parte, como consecuencia del drenaje ácido generado históricamente, gran parte de los materiales que decantan en los fondos portuarios provocando aterramientos, poseen concentraciones de metales pesados superiores a las fijadas en el marco del Convenio de Londres (1972) para ser vertido directamente al mar.</p> <p>Por tanto, la necesidad de gestionar correctamente el material de dragado que presenta niveles de contaminación que impide su vertido en el mar o sus usos productivos, hace necesario la ejecución de recintos emergentes de confinamiento.</p> <p>Esta técnica fue puesta en marcha en 1994 para dar respuesta a las restricciones impuestas en los Convenios de Londres y Ospar en relación al vertido libre de materiales de dragado. Es la técnica aceptada por las administraciones competentes y desde 1988 y en colaboración con diferentes organismos y administraciones, la Autoridad Portuaria de Huelva ha ido realizando diferentes estudios con objeto de optimizar dicha gestión ambiental del material procedente de los dragados.</p>

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

¹⁹ 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 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 ²⁰
Explicar brevemente el criterio para considerar la modificación de interés público superior:	
<p>La ejecución de este proyecto es esencial para la actividad del Puerto de Huelva, ya que si no disponer de un recinto para confirmar materiales de dragados contaminados, implicaría la paralización de dragados, con el consiguiente cese de la actividad portuaria, algo actualmente inviable dada la magnitud de la actividad del Puerto y su entorno industrial.</p> <p>El Puerto de Huelva es un Puerto de Interés General del Estado considerado como tal en base al Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, debido a que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se efectúan actividades comerciales marítimas internacionales. - Sirve a industrias de importancia estratégica para la economía nacional. - El volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcanzan niveles suficientemente relevantes y responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado. - Por sus especiales condiciones técnicas y geográficas constituye un elemento esencial para la seguridad del tráfico marítimo. <p>En este sentido, al Puerto de Huelva se le reconoce una Zona de Servicio que incluye espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, así como espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. En concreto, la Zona de Servicio de Aguas es donde se realizan las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se prestan los servicios técnico-náuticos y donde tiene lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como donde se ubican las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación, operaciones de dragado, y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales.</p> <p>La magnitud de esta actividad económica la refleja el hecho de que el tráfico portuario haya superado en los últimos años 33 millones de toneladas anualmente, siendo los movimientos más importantes los de graneles líquidos como son productos petrolíferos y gas natural licuado, los graneles sólidos y mercancía general, entre otros.</p> <p>Por último, esta actuación se enmarca en las líneas de Consolidación y Diversificación y Competitividad, respectivamente, del Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012-2017, con visión a</p>	

²⁰ 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

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

2022. Dicho Pla Estratégico constituye la base de los planes de gestión anuales y garantizará la coherencia y continuidad de la planificación en el Puerto de Huelva.

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

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

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

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

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

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

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA

Alternativas consideradas	¿Es significativamente mejor opción medioambiental? ²¹	¿Es técnicamente inviable?	¿Su coste es desproporcionado?
Alternativa 0: No ejecución	NO	SI	NO
Alternativa 0: Ejecución	NO	NO	NO

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

Resumen que justifique la selección de la alternativa²²:

Respecto de la alternativa 1, en la actualidad, la única alternativa viable desde el punto de vista ambiental, técnico y económico y de aplicación en el Puerto de Huelva para gestionar materiales de dragado contaminados, es la creación de recintos emergentes para el confinamiento de materiales de dragado contaminados.

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

²² Incluir el enlace al documento explicativo con la selección de la alternativa.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA	
Razones que justifican la modificación [a) y b)]	
<p>Por ello, la no ejecución implicaría que, para dar cumplimiento a los Convenios Internacionales sobre vertidos de materiales al mar, sería necesario la paralización de las operaciones de dragado, lo que impediría garantizar las condiciones de seguridad para la navegación de buques, así como el desarrollo de una actividad de Interés General a la que se une la actividad de dos de los complejos industriales químico y petroquímico más importantes de España.</p> <p>Por tanto, el coste de la no ejecución sería desproporcionado, causando un impacto significativamente negativo para una actividad de Interés General como el Puerto de Huelva y los complejos industriales asentados en él.</p> <p>Asimismo, la alternativa 0 es técnicamente inviable ya que, de mantener las condiciones actuales, no sería posible ejecutar dragados, y ello implicaría el cese de la actividad portuaria, lo cual, como se ha argumentado, sería técnicamente y económicamente inviable.</p>	

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

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

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



Ciclo de planificación de la modificación / nueva actividad / alteración²³	2015-2021
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿tiene efectos transfronterizos?	<input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿se realiza en una zona protegida de la Red Natura 2000?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
¿Es viable la modificación / nueva actividad / alteración?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Breve explicación final de la evaluación²⁴	
El trámite de evaluación de impacto ambiental a iniciar, garantizan el cumplimiento de los requisitos legales aplicables en materia ambiental.	

²³ 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.

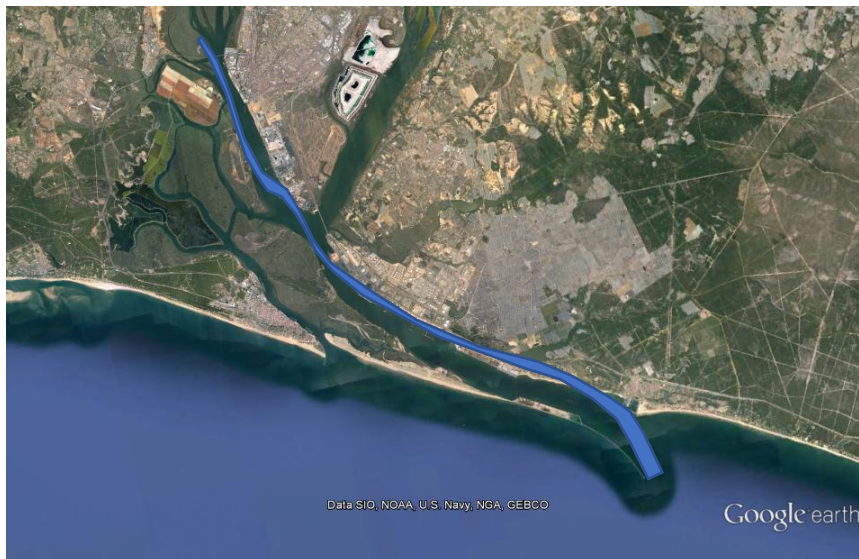
²⁴ Se incluirá una explicación sintética de las respuestas dadas a las cuestiones planteadas en este apartado de resumen, en la medida en que resulte necesario.



3. DRAGADO DE MANTENIMIENTO (EN EJECUCIÓN HASTA 2020)

Identificación de la actuación sobre la que se aplica el artículo 4.7						
Código de la medida	Identificador del ciclo de planificación	<ID_PHC>				
	Código europeo de la demarcación hidrográfica	<EUDHCod>				
	Código único de la medida	<CodMedida>				
Nombre de la medida:	Dragado de mantenimiento del Puerto de Huelva.					
Breve descripción:	Operación de dragado para el mantenimiento del calado de las diferentes zonas de la canal de navegación de la Ría de Huelva, Muelles de Servicio y terminales, para garantizar las condiciones de seguridad en la navegación de buques y de acceso a los Muelles de Servicio y terminales.					
Situación:	<input 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 checked="" type="checkbox"/> En ejecución				
	<input type="checkbox"/> Completada					
	<input type="checkbox"/> Descartada					
Masas de agua afectadas:	Código	Categoría	Tipo (nº)	Nombre	Estado actual	Objetivo 2027
	ES064MSPF004400270	Muy modificada	1	Canal del Padre Santo 1	Peor que bueno	
	ES064MSPF004400280	Muy modificada	1	Canal del Padre Santo 2 (Marismas del Odiel-Punta de la Canaleta)	Peor que bueno	
	ES064MSPF004400340	Muy modificada	1	Río Odiel 2 (Puerto de Huelva)	Peor que bueno	
	ES064MSPF004400220	Muy modificada	4	1500 m antes de la punta del Espigón de Huelva-Mazagón	Peor que bueno	

Mapa de localización de la actuación:



Supuesto de aplicación:

Acción:	Resultado	
<input type="checkbox"/> Nuevas modificaciones de las características físicas de una masa de agua ²⁵ (*)	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
	<input type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> No se alcanza el buen estado ecológico
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado
<input type="checkbox"/> Nuevas actividades de desarrollo humano sostenible ²⁶	<input type="checkbox"/> Aguas superficiales	<input type="checkbox"/> Se produce deterioro de muy buen estado a buen estado
<input type="checkbox"/> Alteración de nivel de una masa de agua	<input type="checkbox"/> Aguas subterráneas	<input type="checkbox"/> No se alcanza buen estado
		<input type="checkbox"/> Se produce deterioro del estado

Observaciones:

(*) La presente ficha se elabora ya que en base al documento “Instrucción de la Directora General del agua para justificar la exención al logro de los objetivos ambientales por causa de nuevas modificaciones de las características físicas de una masa de agua superficial o alteraciones en el nivel piezométrico en las masas de agua subterránea (borrador: 30/7/15)”, ya que el “Umbral para identificación preliminar como HMWB” de los dragados portuarios (500.000 m³ en 5 años) supera lo establecido para el dragado de mantenimiento en el Puerto de Huelva.

²⁵ Ver el apartado explicativo sobre posibles nuevas modificaciones a tener en cuenta.

²⁶ 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.



Supuesto de aplicación:

No obstante, se considera que esta actuación al no tratarse de una actuación puntual, sino que se trata de dragados periódicos y que forman parte de la operativa normal de los puertos.

Factor determinante y uso al que se destina la modificación / actividad / alteración²⁷

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 ²⁸	<input type="checkbox"/> Uso turístico o recreativo
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte	<input checked="" type="checkbox"/> Navegación / puertos
<input type="checkbox"/> Desarrollo urbano	<input type="checkbox"/> Suministro de agua potable
	<input type="checkbox"/> Otro uso
<input checked="" type="checkbox"/> Otro	<input checked="" type="checkbox"/> Crecimiento socioeconómico
Observaciones: Posición geoestratégica, modificación de la estructura y tipo de tráfico.	Observaciones: Impulso a la actividad económica a la que da soporte el puerto: comercio, industria, transporte de pasajeros, ocio, etc.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA

¿Se han dado todos los pasos posibles para mitigar el impacto sobre el estado?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí	
	<input type="checkbox"/> No	
Lista de medidas de mitigación²⁹ en marcha o previstas	Prevista	En marcha
Plan Interior de Contingencias.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Recogida de aguas en los muelles Ing. J. Gonzalo y C. de Palos.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Conexión del saneamiento del Muelle Sur a la red básica.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estación de tratamiento de aguas en los muelles.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Nuevo colector de aguas pluviales en el Muelle Ingeniero Juan Gonzalo.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seguimiento de las funciones ecológicas de las marismas restauradas en la margen izquierda de la ría del Odiel.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

²⁷ 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.

²⁸ 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).

²⁹ Ver el apartado explicativo relativo al Catálogo de medidas de mitigación.



Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA		
Prevención y control de emergencias e incidencias que afecten a la calidad de las aguas (Proyecto Safe & Green Port).	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Estudio de alternativas de gestión de los materiales de dragado contaminados.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Observaciones: El proyecto de dragado de mantenimiento dispone de Declaración de Impacto Ambiental favorable, publicada mediante “Resolución de 22 de enero de 2018, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Dragado de mantenimiento de calados en la zona de aguas interiores del puerto de Huelva”.		

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA
Apartado del Plan en el que se identifica el problema ³⁰ :
Resumen de las razones de la alteración o modificación ³¹ : Los muelles y pantalanés del Puerto de Huelva están emplazados en la margen izquierda del río Odiel hasta su confluencia con el río Tinto, y en la misma margen de la Ría conjunta de ambos ríos, desde su confluencia hacia la desembocadura. Las características de los terrenos atravesados por los ríos Tinto y Odiel provocan el transporte fluvial de gran cantidad de materiales en suspensión, produciendo importantes aterramientos en las zonas portuarias, especialmente en periodos de fuertes temporales. Esto unido al aporte de la propia dinámica litoral, provoca la necesidad de que el Puerto de Huelva deba realizar dragados periódicamente de aproximadamente 500.000 m ³ /año para garantizar el mantenimiento de los calados tanto en los Muelles como en la Canal navegable. En el Puerto de Huelva es necesario mantener los calados existentes para garantizar las condiciones de seguridad en la navegabilidad, así como el acceso a Muelles de Servicio y terminales. Para ello es necesario ejecutar periódicamente operaciones de dragado de mantenimiento. En este sentido, es una actuación que no introduce una alteración puntual de las masas de aguas, sino que es una actuación recogida en el Plan Hidrológico como necesaria y de carácter permanente.

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

³⁰ Incluir referencia o vínculo a una dirección web con explicaciones más detalladas. Referencia a los estudios que acompañan a la ficha resumen.

³¹ 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 type="checkbox"/>	Salud humana
<input type="checkbox"/>	Seguridad pública
<input checked="" type="checkbox"/>	Consecuencias beneficiosas de primera importancia para el medio ambiente
<input type="checkbox"/>	Otras razones imperativas de interés público: de naturaleza social o económica ³²
Explicar brevemente el criterio para considerar la modificación de interés público superior:	
<p>La ejecución de este proyecto es esencial para la actividad del Puerto de Huelva, un Puerto de Interés General del Estado considerado como tal en base al Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, debido a que:</p> <ul style="list-style-type: none">- Se efectúan actividades comerciales marítimas internacionales.- Sirve a industrias de importancia estratégica para la economía nacional.- El volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcanzan niveles suficientemente relevantes y responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.- Por sus especiales condiciones técnicas y geográficas constituye un elemento esencial para la seguridad del tráfico marítimo. <p>En este sentido, al Puerto de Huelva se le reconoce una Zona de Servicio que incluye espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, así como espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. En concreto, la Zona de Servicio de Aguas es donde se realizan las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se prestan los servicios técnico-náuticos y donde tiene lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como donde se ubican las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación, operaciones de dragado, y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales.</p> <p>La magnitud de esta actividad económica la refleja el hecho de que el tráfico portuario haya superado en los últimos años 33 millones de toneladas anualmente (aproximadamente 2.000 buques), siendo los movimientos más importantes los de graneles líquidos como son productos petrolíferos y gas natural licuado, los graneles sólidos y mercancía general, entre otros.</p> <p>Por último, esta actuación se enmarca en las líneas de Consolidación y Diversificación y Competitividad, respectivamente, del Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012-2017, con visión a 2022. Dicho Pla Estratégico constituye la base de los planes de gestión anuales y garantizará la coherencia y continuidad de la planificación en el Puerto de Huelva.</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 superan a los

³² 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
Razones que justifican la modificación [a) y b)]
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>El dragado de mantenimiento se es esencial para que en el Puerto de Huelva se garanticen las condiciones de seguridad en la navegación marítima.</p> <p>Por tanto, el impacto económico de esta actuación y su consideración de elemento estratégico en el transporte marítimo internacional de mercancía en contenedores, supera los beneficios sociales y medioambientales que se conseguirían de alcanzar los objetivos ambientales.</p> <p>Por otra parte, es importante mencionar, que, de no llevar a cabo estas operaciones de dragado mantenimiento, los aterramientos podrían ser causa de accidentes, con la nefasta implicación ambiental que esto conllevaría para el entorno.</p>

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA			
Alternativas consideradas	¿Es significativamente mejor opción medioambiental? <small>33</small>	¿Es técnicamente inviable?	¿Su coste es desproporcionado?
Alternativa 0: No ejecución de dragado.	NO	SI	SI
Alternativa 0: Ejecución de dragado.	NO	NO	NO
En caso de que no haya alternativas, explicar los motivos:			
Resumen que justifique la selección de la alternativa ³⁴ :			

³³ Se tiene que justificar muy bien el porqué de no llevar a cabo las opciones ambientalmente más favorables a la opción elegida.

³⁴ Incluir el enlace al documento explicativo con la selección de la alternativa.



Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA

La no ejecución del dragado de mantenimiento implicaría la paralización de las operaciones de dragado, lo que impediría garantizar las condiciones de seguridad para la navegación de buques, así como el desarrollo de una actividad de Interés General a la que se une la actividad de dos de los complejos industriales químico y petroquímico más importantes de España.

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

El coste de la no ejecución causaría un impacto significativamente negativo para una actividad de Interés General como el Puerto de Huelva y los complejos industriales asentados en él.

Respecto de la alternativa 1, la zona donde se proyecta la actuación es la única disponible, es decir, la Canal y Muelles de la Autoridad Portuaria de Huelva. Su coste económico no es desproporcionado y es técnicamente viable.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA

La aplicación de la modificación o alteración:

<ul style="list-style-type: none"> ¿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
<ul style="list-style-type: none"> ¿Es consistente con la aplicación de otras normas comunitarias en materia de medio ambiente? 	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No

Observaciones:

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

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

Observaciones:



Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA

Para garantizar el cumplimiento de las normas comunitarias vigentes se dispone de Declaración de Impacto Ambiental favorable, publicada mediante “Resolución de 22 de enero de 2018, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Dragado de mantenimiento de calados en la zona de aguas interiores del puerto de Huelva”.



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

Ciclo de planificación de la modificación / nueva actividad / alteración³⁵	2015-2021
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
Cumplimiento de condiciones del art. 4.9 DMA	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿tiene efectos transfronterizos?	<input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No
La nueva modificación / nueva actividad / alteración, ¿se realiza en una zona protegida de la Red Natura 2000?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
¿Es viable la modificación / nueva actividad / alteración?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No

Breve explicación final de la evaluación³⁶

El trámite de consulta ambiental a iniciar, la actividad de servicio comercial de interés general que posibilitará la ampliación del Muelle Sur y la justificación expuesta en la presente ficha, garantizan el cumplimiento de los requisitos legales aplicables en materia ambiental.

³⁵ 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.

³⁶ 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.



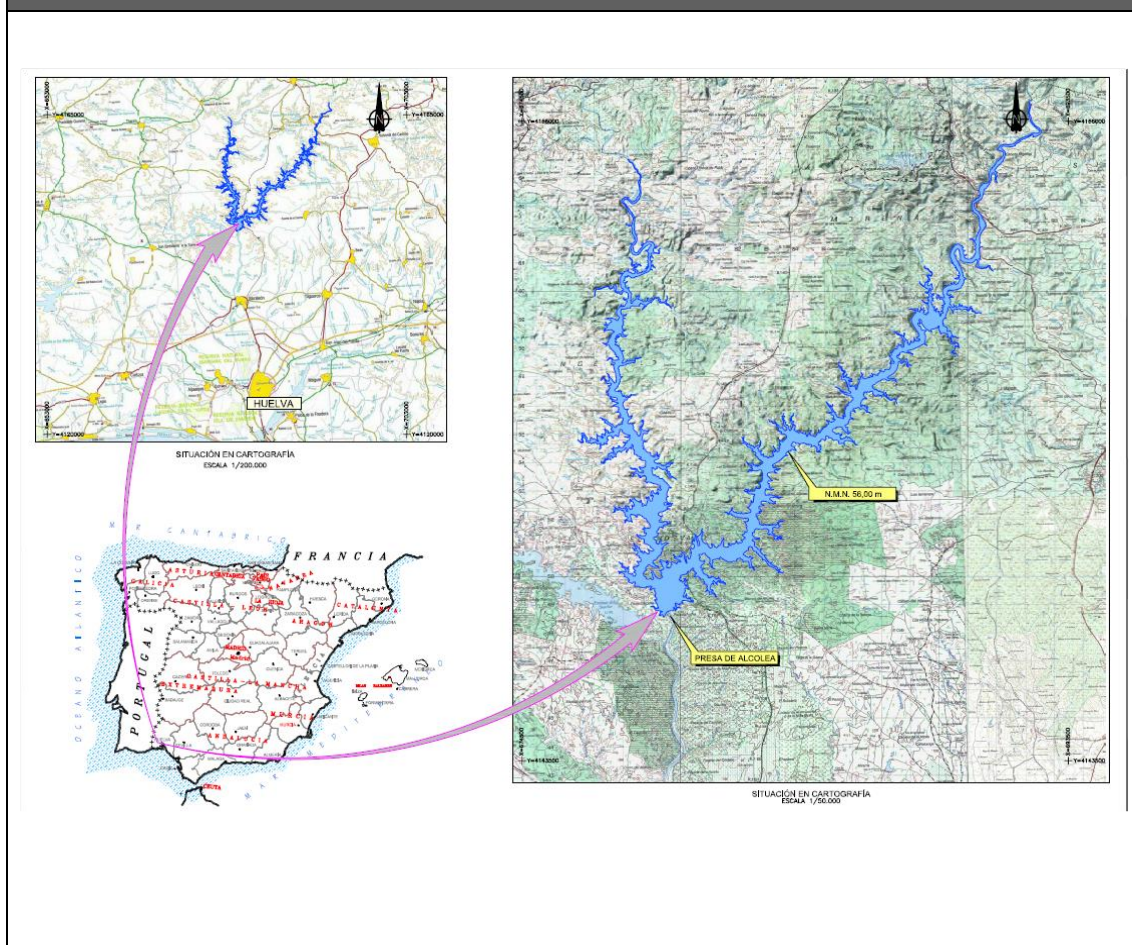
4. PRESA DE ALCOLEA

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	ES064
	Código único de la medida	TOP-0103-C
Nombre de la medida:	Presa de Alcolea	
Breve descripción:	<p>La presa que se proyecta es de hormigón convencional de planta curva con radio de curvatura de 347,50 m, un tramo recto de 52.00 m en la margen derecha. La presa tiene unos 57.5 (62-4.5m) metros de altura sobre cimientos en la zona del aliviadero, con taludes vertical aguas arriba y 0,75 aguas abajo. El diseño se realiza con el NMN desde la cota 56, vértice a la cota 61 y coronación a la 62, al igual que en el proyecto de construcción. La cota del río está en torno a la cota 8.</p> <p>La longitud total de la coronación medida sobre el eje de la presa es de 547,83 m sobre bloques de presa y el ancho de ésta es de 10 m (7 m de calzada, más dos aceras de 1,50 m).</p> <p>El cuerpo de presa alberga el sistema hidráulico del embalse con los órganos de desagüe, constituidos por el aliviadero, los desagües de fondo, la toma para derivación de caudales y el desvío del río.</p> <p>El objeto de la actuación es la laminación de avenidas y la obtención de agua para su aprovechamiento en la mejora del servicio y de los usos existentes, liberando recursos procedentes del Chanza y atendiendo nuevas demandas de abastecimiento a poblaciones, uso industrial y aumento en la garantía de dotación de los riegos en la zona oriental de Huelva.</p> <p>Los recursos captados irán destinados a garantizar el abastecimiento de agua a Huelva y su polígono industrial, habiéndose previsto también la utilización para la puesta en regadío de terrenos de la margen izquierda del río Odiel, dominados por el Canal de Trigueros en los términos municipales de Beas, Bonares, Gibraleón, Huelva, Lucena del Puerto, Niebla, San Juan del Puerto y Trigueros.</p>	
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 checked="" type="checkbox"/> En ejecución
	<input type="checkbox"/> Completada	

Identificación de la actuación sobre la que se aplica el artículo 4.7

	<input type="checkbox"/> Descartada					
Masas de agua afectadas:	Código	Categoría	Tipo (nº)	Nombre	Estado actual	Objetivo 2021
	ES064MSPF000134930	Río	19 bis	Río Odiel IV	Peor que Bueno	Peor que Bueno

Mapa de localización de la actuación:





Supuesto de aplicación:		
Acción:	Resultado	
<input checked="" type="checkbox"/> Nuevas modificaciones de las características físicas de una masa de agua	<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	<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	
Factor determinante	Uso
<input checked="" type="checkbox"/> Agricultura	<input type="checkbox"/> Drenaje de terrenos
	<input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> Protección contra las inundaciones	<input checked="" type="checkbox"/> Regulación de caudales / laminación de avenidas
	<input type="checkbox"/> Mejora de capacidad de drenaje (alteración del canal, lecho o riberas)
<input checked="" type="checkbox"/> Industria	<input checked="" type="checkbox"/> Suministro de agua
<input type="checkbox"/> Turismo y ocio	<input type="checkbox"/> Uso turístico o recreativo
<input type="checkbox"/> Transporte	<input type="checkbox"/> Navegación / puertos
<input checked="" type="checkbox"/> Desarrollo urbano	<input checked="" type="checkbox"/> Suministro de agua potable
	<input type="checkbox"/> Otro uso
<input checked="" type="checkbox"/> Otro	<input checked="" type="checkbox"/> Mejora de la calidad de las aguas
Observaciones:	Observaciones:



Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA		
¿Se han dado todos los pasos posibles para mitigar el impacto sobre el estado?	<input checked="" type="checkbox"/> Sí	
	<input type="checkbox"/> No	
Lista de medidas de mitigación en marcha o previstas	Prevista	En marcha
<p>Medidas para la protección de la calidad de las aguas. Construcción de diques de retención de sedimentos en el vaso (ríos Odiel y Oraque).</p> <p>Con el objetivo de mejorar las condiciones futuras de calidad de agua de los caudales aportantes a la presa de Alcolea, se establece la necesidad de proyectar diques de retención de sedimentos en los cauces de los ríos Odiel y Oraque. De esta forma se pretende retener parte de los contaminantes en suspensión, procedentes de la actividad minera, en la cabecera del embalse, de forma que puedan ser extraídos los sedimentos depositados periódicamente.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Medidas para la conservación de los elementos etnológicos “molinos” existentes en los ríos Odiel y Oraque.</p> <p>En primer lugar, en el proyecto constructivo, se ha incluido una partida para la restauración y traslado de los molinos existentes por un total de 120.000 €.</p> <p>No obstante, y con carácter previo a esta actuación debe de realizarse un estudio etnográfico de los mismos, al objeto proceder a la identificación, catalogación y descripción de los mismos para contextualizar y concretar los valores patrimoniales de los molinos afectados por la cota del embalse. Una vez recopilada esta información previa, se procederá a su Integración Documental, a través de una publicación divulgativa o una puesta en valor que permita la difusión e interpretación de los mismos, lo que habría tendría que valorar la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Por tanto, en virtud de lo expuesto, con carácter previo a cualquier actuación</p> <p>sobre los molinos se precisa de un estudio documental de evaluación del potencial etnológico y avance de propuestas para la futura integración documental de los molinos afectados por la zona de inundación de la presa de Alcolea.</p> <p>Para la correcta realización de todos los trabajos relacionados con estos bienes de interés etnográfico, se contactará y se cumplirá con los requerimientos que determine y/o dictamine la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, sobre este particular.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Medidas de conservación del búho real y otras especies de aves.</p> <p>El búho real está incluido en la categoría SPEC 3 en el ámbito europeo (BirdLife International 2004), lo que indica que, aunque la población global está en aumento, esta especie tiene todavía un estado de conservación desfavorable a los diversos problemas que lo amenazan (atropellos, choques</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA

con cables de alta tensión, reducción de recursos tróficos en los hábitats naturales, ...).

Los territorios de caza y de cría de estas aves no se ven afectados por las obras de la presa, según reconoce la propia Declaración de Impacto Ambiental, con la excepción del búho real que en algunas laderas de los cursos medio de los ríos Oraque y Odiel puede ver alterado su hábitat. No obstante, los dos principales factores limitantes para éstas y otras rapaces son la falta de cobertura vegetal que proporcione hábitats adecuados para la proliferación de las especies presas que constituyen su alimento y la carencia en la zona de lugares propicios para instalar sus nidos. Una de las claves del éxito y de la estabilidad de una pareja reproductora es la presencia en las proximidades del nido, de hábitats de caza adecuados (en los típicamente mediterráneos los búhos suelen criar en áreas de matorral alternando con zonas abiertas, coincidiendo este

hábitat con el preferido del conejo).

Se contempla a nivel presupuestario, en el proyecto constructivo proyecto, un estudio previo a la obra de localización e inventario de poblaciones de búho real en la zona y de los movimientos y áreas de campeo que utilizan. Para ello se propone una metodología de seguimiento basada principalmente en la que propone el programa NOCTUA de SEO/Birdlife y que se concreta en la realización de estaciones de escucha de forma sistemática. Este método se complementará con la localización de depósitos de egagrópilas, avistamientos directos de la especie y la búsqueda de las zonas potenciales de cría conforme al patrón de selección antes expuesto.

Se propone además la creación y adecuación de lugares y zonas para nidos artificiales de búho real, tras la finalización de la obra, tanto en las canteras necesarias para la extracción de áridos de la obra como en algunas laderas o roquedos del embalse.

Igualmente se propone de manera adicional, como medida compensatoria para el búho real, la mejora de las poblaciones de conejo en la zona afectada por el embalse, dado que se considera al conejo como principal especie presa del búho real. Cabe destacar que la mejora de la disponibilidad de presa (conejos) para el búho beneficiará al resto de especies del gremio de depredadores, puesto que el conejo es una especie presa clave en los ecosistemas mediterráneos.

Finalmente, con posterioridad a la obra y a la implementación de estas medidas se realizará un seguimiento posterior de su eficacia. Para ello se empleará la misma metodología antes descrita para el estudio previo al inicio de la obra y se concretarán los resultados del seguimiento en informes semestrales.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA		
<p>También se incluyen medidas de protección frente a tendidos eléctricos. Concretamente se contempla la instalación de los siguientes dispositivos para evitar la electrocución: espirales de protección (300 Ud), aisladores del transformador (1 Ud) y dispositivos antinidificación en postes (100 Ud).</p>		
<p>Medidas de conservación de la <i>Erica andevalensis</i>.</p> <p>El inventario previo de la especie llevado a cabo para el proyecto base detectó la presencia de la especie en numerosos tramos de los ríos Odiel y Oraque. Se trata de la única especie capaz de convivir directamente con el agua contaminada tal y como se encuentra actualmente, ocupando la primera orla de vegetación ligada a estos cauces.</p> <p>Presenta además la característica de adaptación al sustrato rocoso (grauvacas) propio del lecho y márgenes del Odiel y Oraque, siendo capaz de brotar en huecos y grietas de la roca fisurada junto a las orillas. Esta característica, propia de esta especie de brezo, la hace ser una especie muy interesante, endémica de la zona y catalogada en el Libro Rojo de la Flora de Andalucía, por lo que su conservación se considera de gran interés.</p> <p>En las medidas correctoras se plantea por tanto la necesidad de restaurar con esta especie los nuevos márgenes de los ríos tras la inundación del vaso.</p> <p>El trasplante de ejemplares se considera inviable y la planta no está disponible en viveros. La mejor opción que se plantea es, por tanto, la recolección de semillas de ejemplares de la zona para la creación de un semillero que permita obtener ejemplares y crear un vivero propio o bien trasladarlas a un vivero externo para su germinación y producción de la planta en bandeja forestal en envases termoformados.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Plan de seguimiento del curso bajo del Odiel y del espacio natural de las Marismas del Odiel.</p> <p>Se establecerá un programa de seguimiento del ecosistema fluvial aguas abajo de la presa, que incluirá tanto el tramo bajo del río Odiel como el paraje natural de las Marismas del Odiel y las zonas RAMSAR anexas a este espacio natural.</p> <p>Este programa de seguimiento se basará en dos premisas básicas:</p> <p>1) El empleo de indicadores ambientales como herramienta de información sobre el estado de salud ambiental del ecosistema.</p> <p>2) La existencia de unos valores de referencia, previos a la obra del proyecto de presa, que permitan comparar situaciones y escenarios.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Minimización del riesgo de contaminación de las aguas durante las obras.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA		
<p>Se establecen una serie de medidas preventivas encaminadas a evitar cualquier posible vertido contaminante a la red fluvial.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Barreras de sedimentos en instalaciones auxiliares y parques de maquinaria. - Gestión de residuos de obra. - Se construirá una balsa de separación de hidrocarburos. - Se construirán dos puntos de limpiezas de cubas de hormigón. - Se construirán cinco puntos limpios para la adecuada gestión de los residuos generados. 		
<p>Restauración ambiental y paisajística del entorno de la cerrada de la presa.</p> <p>La restauración paisajística de la presa de Alcolea contempla la revegetación de los taludes de desmonte y taludes en terraplenes en las zonas cercanas a la cerrada.</p> <p>Para ello se han previsto una serie de actuaciones consistentes en:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Revegetación herbácea mediante hidrosiembra de taludes de desmonte y taludes en terraplenes de la zona anexa a la cerrada de la presa. 2. Revegetaciones de especies arbóreas y arbustivas autóctonas: encina (<i>Quercus ilex</i>), lentisco (<i>Pistacia lentiscus</i>), madroño (<i>Arbutus unedo</i>) y retama (<i>Retama sphaerocarpa</i>). 3. Riego mediante goteo de las plantaciones en el entorno de las infraestructuras de la presa. 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Restauración vegetal de los nuevos accesos a la presa</p> <p>En la restauración del entorno de estos accesos, se considera, la revegetación de los taludes en terraplenes mediante el empleo de especies autóctonas adaptadas a las condiciones ambientales de la zona.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Restauración ambiental de las zonas auxiliares.</p> <p>También se ha previsto el tratamiento vegetal de todas las superficies auxiliares de obra que queden fuera de la zona de inundación del vaso, mediante extendido de tierra vegetal y gradeo de roturación, seguido de la realización de plantaciones con planta autóctona.</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Medidas de protección de la vegetación.</p> <p>La mejora de las márgenes de los ríos Odiel y Oraque, y sus afluentes tributarios, con las siguientes acciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trasplante de la vegetación arbórea del vaso. - Restauración de las riberas de los ríos Odiel y Oraque. Con estas actuaciones se pretende mejorar las condiciones ambientales en las 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.a) DMA		
<p>zonas ribereñas que se vean directamente afectadas por la ejecución y funcionamiento del embalse.</p> <ul style="list-style-type: none"> - -Gestión de tierra vegetal. La recuperación mediante la retirada de tierra vegetal y su posterior acopio, para utilizarla en las tareas de restauración. 		
<p>Medidas para la protección de la fauna durante la ejecución de las obras.</p> <p>Una de las principales medidas a tener en cuenta durante la fase de obras como protección de la fauna, es la limitación temporal de las labores más ruidosas, especialmente las voladuras, debiendo realizarse éstas siempre fuera del periodo reproductor (meses de marzo a agosto) y en horario diurno. Así, todas las tareas generadoras de ruidos y vibraciones de importancia se restringen durante los meses señalados.</p> <p>La totalidad de las medidas se resumen en:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estudio de poblaciones piscícolas. - Instalación de arrecifes artificiales. - Construcción de islas artificiales para la avifauna. - Medidas de protección de la herpetofauna. - Medidas de protección del conejo de monte. - Medidas de protección de la avifauna. - Cueva artificial de protección y cría de quirópteros. - Pasos de fauna en infraestructuras lineales. - Acondicionamiento para la fauna de las obras de fábrica del drenaje de caminos. - Adecuación del puente del ferrocarril para cría y refugio de la avifauna. - Reducción de la contaminación lumínica de la presa, edificios y viales de acceso. 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>Medidas de protección del Medio Socioeconómico.</p> <p>Con la creación de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Descansaderos y áreas recreativas. - Aula de interpretación de la minería. - Acondicionamiento y señalización de las vías pecuarias. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observaciones:		

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA
<p>Apartado del Plan en el que se identifica el problema:</p> <p>En el Anejo 6: Sistemas de explotación y balances, en los apartados 5.1.3.4, 5.1.4, en los que se explica el modelo de explotación para el escenario 2021.</p>

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.b) DMA

Resumen de las razones de la alteración o modificación:

Las razones que han llevado a considerar la necesidad de construir una infraestructura como la que se propone son varias y se listan a continuación:

- a. En la actualidad no existe ningún elemento de regulación en todo el río Odiel, siendo por tanto insuficiente la regulación de la zona oriental de la provincia de Huelva y creando una dependencia total para el abastecimiento del trasvase que se realiza de la cuenca del río Chanza. Abastecimiento, industria y regadío dependientes en la actualidad de un único sistema denominado Andévalo-Chanza-Piedras-Guadiana. Se pretende eliminar la vulnerabilidad del sistema frente a cualquier imprevisto, rotura u otro que pueda acontecer a la única infraestructura actual.
- b. Falta de defensa contra avenidas del río Odiel al carecer éste de regulación. Históricamente las zonas ribereñas en ambas márgenes del río Odiel han sufrido fuertes avenidas lo que ha provocado importantes daños en zonas de cultivo y zonas urbanas.
- c. Tradicionalmente se ha considerado un río altamente contaminado, debido a las grandes explotaciones mineras que se han asentado en las cuencas de los ríos Odiel y Oraque. Los grandes niveles de contaminación se deben a la presencia de iones metálicos que están presentes en las aguas de lavado del mineral y de las escorrentías diferidas procedentes de las aguas pluviales infiltradas en las escombreras. La construcción de un embalse de almacenamiento permitirá mezclar las aguas que discurren a lo largo del año con las riadas, reduciendo inicialmente por dilución y posteriormente por decantación la carga contaminante del conjunto hasta valores admisibles y por tanto mejorará la calidad del agua. La disminución de la carga contaminante que llegue a las masas inmediatamente aguas debajo de la masa de agua, permitirá el cumplimiento de los objetivos ambientales en éstas, hasta ahora imposible.
- d. Existencia de una agricultura tradicional de secano de una extensa zona en la parte oriental de la provincia de Huelva, cuyos cultivos están sometidos a las inclemencias de los prolongados periodos de sequía y que impide el desarrollo socioeconómico de una región castigada por el desempleo.

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

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA	
<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 ³⁷
<p>Explicar brevemente el criterio para considerar la modificación de interés público superior:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se considera primordial para garantizar el abastecimiento a población y desarrollar socioeconómicamente una región azotada por el desempleo, el establecer un sistema de regulación secundario que garantice las demandas urbanas y agrarias del Huelva, y que elimine la alta vulnerabilidad del sistema actual del cual se abastece toda la población, y todas las actividades económicas de la zona. - Por otro lado, se conseguiría una mejora ambiental en las masas tipo río y de transición aguas abajo de la presa, entre ellas, las marismas del Odiel que constituyen el ZEC de Las Marismas del Odiel. <p>En el esquema de Temas Importantes ya se mencionaba la Contaminación de la Ría de Huelva como uno de los problemas de mayor trascendencia en la Demarcación, contaminación debida en gran parte a la llegada de altas concentraciones de metales procedentes del Tinto y Odiel y los vertidos de lixiviados de explotaciones mineras a cielo abierto fuera de actividad.</p> <p>Al descender por el cauce de los estuarios, el pH de las aguas aumenta notablemente, como consecuencia de la mayor influencia del agua marina (téngase en cuenta que en el mar el pH suele estar en torno a 8,1), provocando una importante precipitación de metales, que disminuyen sus concentraciones en las aguas y las aumentan en los sedimentos, con el peligro que ello conlleva para la salud humana y el desarrollo de los ecosistemas.</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 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)
<p>Explicar brevemente el método para hacer el balance y el resultado final:</p> <p>Para la realización del balance se ha desarrollado una valoración de los dos términos: beneficios para la salud humana, mantenimiento de la seguridad humana o desarrollo sostenible, frente a los beneficios de alcanzar los objetivos ambientales previstos para la masa de agua afectada.</p> <p>De la comparación entre ambos términos se obtiene una conclusión sobre cuál de los dos tiene más valor medido desde el punto de vista de desarrollo sostenible.</p> <p style="text-align: center;">Beneficio de la modificación:</p>	

³⁷ 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

Los beneficios de la presa de Alcolea, tal y como se ha descrito, se relacionan con el desarrollo sostenible, el mantenimiento de la seguridad humana y ciertas consecuencias beneficiosas para el medio ambiente.

- Incremento de la garantía del abastecimiento, eliminación de la vulnerabilidad del sistema, y desarrollo sostenible de la región.
Los modelos de simulación empleados indican que la explotación de la presa de Alcolea permitirá disponer de un recurso disponible adicional de valores entre 100 y 120 hm³ dependiendo del criterio de garantía utilizado. Que se verá sumado al recurso proveniente para el Sistema Huelva de la Cuenca del Chanza y los embalses de la misma.

La incorporación del recurso en la actualidad a la red de distribución de agua urbana e industrial se realiza mediante el sifón del Odiel (conjunto de tuberías colgada del puente sobre las marismas), cuya rotura podría provocar un problema de suministro que podría llegar a calificarse de emergencia humanitaria.

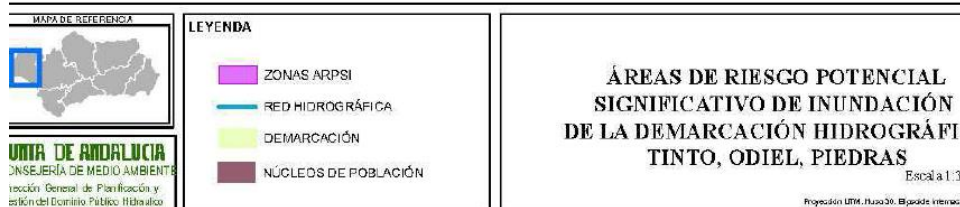
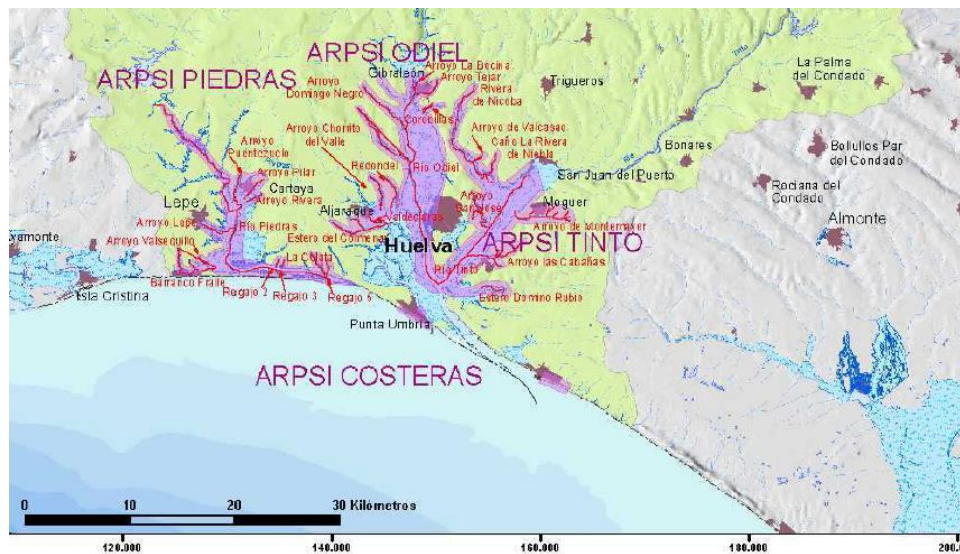
Actualmente se abastecen del denominado anillo hídrico de Huelva cuyo único recurso proviene del mencionado sifón del Odiel, unas 200.000 personas de los municipios de Palos, Beas, Trigueros, Moguer, San Juan del Puerto y Huelva.

Además, esta conducción suministra agua directamente a unas 13 empresas ubicadas en el Polo Industrial de Huelva y que dan empleo de más de 8.000 trabajadores.

- Con respecto al papel relacionado con el mantenimiento de la seguridad humana hay que destacar que la presa de Alcolea contribuirá a laminar las avenidas, con beneficio para zonas urbanas, en concreto para el núcleo de Gibraleón.
De acuerdo al inventario de riesgo del Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en cauces urbanos andaluces, existen en la Demarcación Hidrográfica del Tinto, Odiel y Piedras, dos localidades que tienen problemas graves derivados de las inundaciones: Gibraleón y San Juan del Puerto.

Dentro de los trabajos realizados para Evaluación Preliminar del Riesgo de los Planes de Gestión de inundaciones, el río Odiel desde Gibraleón hasta su desembocadura ha sido designado como ARPSI (Áreas con Riesgo Potencial Significativo de Inundación). Ver figura adjunta.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA



- A lo anterior hay que añadir que las medidas encaminadas a la mejora de la productividad en la agricultura son un elemento fundamental para dinamizar la economía y fijar la población en el medio rural. Las actividades económicas aportaron el año 2011 alrededor de 8,4 millones de euros corrientes en la provincia de Huelva, equivalentes al 6,46 % y al 0,87 % del valor de la producción andaluza y española respectivamente. Por otra parte, el empleo es algo superior a los 164.000 puestos de trabajo equivalentes al 5,97 % del empleo andaluz y al 0,89 % del empleo nacional. En términos reales, la economía de dicho ámbito ha decrecido a un ritmo algo superior a la economía andaluza y española (-0,74 % frente al -0,68 %, idéntica para ambas).

En los últimos años, la situación ha empeorado y tan sólo sirva como ejemplo mencionar que la tasa de paro en la provincia de Huelva es del entorno del 36 %, la tercera con peores datos a nivel nacional después de Cádiz y Almería.

La actividad de regadío que permitirá poner en marcha una superficie asociada a la presa de Alcolea de alrededor de 27.000 has, será decisiva en este sector en la economía local, y un factor económico de desarrollo. Se favorecerá por otro lado la fijación de población rural, que ha encontrado en la agricultura una nueva fuente de empleo que le deniega el sector servicios e industrial tan castigado en los últimos años.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA

- Debido a la actividad minera llevada a cabo históricamente en la cuenca del río Odiel, la calidad ecológica de este ecosistema fluvial ha sufrido una degradación paulatina con motivo de la contaminación por sulfuros de hierro procedentes de los lavados de la roca pirítica.

Esta contaminación se traduce en un pH bajo, una reducción del oxígeno disuelto y un aumento de los minerales contaminantes en suspensión (Cobre, Zinc, Cadmio, Cromo, Mercurio, entre otros). La combinación de estos factores ha dado lugar a la ausencia total de vida en los cursos principales del Odiel y el Oraque, principalmente en la época de estiaje o aguas bajas cuando las concentraciones y la temperatura del agua aumentan.

Los estudios específicos realizados durante la redacción del EIA y las experiencias similares llevadas a cabo en los embalses de Sancho, Piedra y Agrio, todos ellos en la provincia de Huelva, han concluido que la dilución y la decantación posterior son la mejor solución para la reducción de la carga contaminante de las aguas de estos cauces.

De esta forma se justifica la construcción de la presa de Alcolea cuya finalidad es aprovechar este fenómeno de dilución-decantación, mediante los caudales extraordinarios en periodo de fuertes precipitaciones propias de la cuenca mediterránea, para la mejora de la calidad de las aguas tanto las que embalse como las que lleguen a las masas situadas inmediatamente aguas abajo, entre ellas el ZEC de las Marismas del Odiel.

Esta situación posibilitará el cumplimiento del objetivo ambiental previsto para estas masas de agua de alcanzar el Buen Estado en 2027, objetivo imposible si no se eliminan los aportes de mina actuales.

Beneficio de alcanzar los objetivos ambientales:

En principio hay que constatar que la masa afectada se encuentra en la actualidad en Estado Peor que Bueno por presencia de pH, cobre, selenio, cinc, cadmio, níquel y plomo y que los objetivos establecidos eran alcanzar el Buen Estado en 2027, con cierta dificultad.

El estudio detallado de los efectos del embalse de Alcolea en el estado de las masas de agua permite concluir que la presa producirá una afección sobre un tramo de la masa Río Odiel IV, que pasará a llamarse embalse de Alcolea y que deberá pasar a ser calificada como masa muy modificada por embalse.

Sin embargo, y dadas las previsiones de mejora de la calidad comentadas en puntos anteriores, se prevé que la masa muy modificada alcance el Buen Potencial en 2027 sin problemas y que ayude sustancialmente a recuperar la naturalidad en la masa que quede aguas abajo del embalse (Río Odiel V).

Valoración final:

La construcción de la presa de Alcolea supone un claro beneficio para el desarrollo sostenible, aumento de la seguridad humana frente a inundaciones y mejora de la calidad de las masas aguas abajo, que repercute en gran parte de la provincia de Huelva.

El beneficio se entiende claramente superior a la dudosa pérdida en el estado de la masa afectada por la construcción de la presa, en tanto en cuanto, y por las circunstancias



Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.c) DMA

comentadas va a poder cumplir el Buen Potencial de forma más fiable que el inalcanzable Buen Estado actual.

Ello permite concluir que el proyecto de construcción del embalse de Alcolea cumple con la condición 4.7.c de la Directiva Marco del Agua.

Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA

Alternativas consideradas	¿Es significativamente mejor opción medioambiental?	¿Es técnicamente inviable?	¿Su coste es desproporcionado?
0.- No actuación	Sí	No	No
1.- Obras de regulación en el Tinto	No	Sí	Sí
2.- Obras de regulación en el Múrtigas (cuenca Chanza)	No	No	No
3.- Utilización de mayores recursos subterráneos	Sí	No	No
4.- Disponibilidad de recursos por modernización de regadíos	Sí	Sí	No
5.- Incremento recurso por desalación	Sí	No	Sí

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

Resumen que justifique la selección de la alternativa:

- El aprovechamiento del río Tinto con la presa denominada El Blanco, exige que previamente se adopten medidas correctoras activas de muy amplio calado que eviten la contaminación de sus aguas. La carga contaminante del río Tinto, muy superior a la del Odiel, imposibilitan esta opción, salvo que se incurra en costes desproporcionados sellando escombreras y adoptando medidas de eliminación de contaminantes.
- El incremento de regulación en el río Múrtigas, no soluciona los problemas asociados a la vulnerabilidad del sistema, ni a los ligados a las graves inundaciones de Gibraleón, ni posibilita la mejora de la calidad de las aguas en las Marismas del Odiel.
- La utilización de mayores recursos subterráneos para aumentar la garantía y eliminar vulnerabilidad podría considerarse si no fuese por el alto nivel de explotación que en la actualidad se realiza de determinados acuíferos, los cuales, por otro lado, representan una



Cumplimiento de condiciones del art. 4.7.d) DMA			
Alternativas consideradas	¿Es significativamente mejor opción medioambiental?	¿Es técnicamente inviable?	¿Su coste es desproporcionado?
<p>reserva en momentos de especial sequía. Esta opción, además, no reduce la inundabilidad, ni mejora la calidad de las aguas en las Marismas del Odiel.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actualmente el grado de modernización de los regadíos de la provincia de Huelva es de los mayores de España y Europa, con técnicas que permiten eficiencias del entorno del 90 %. No se liberan suficientes recursos para resolver el problema. - Finalmente, se podría pensar en construir desaladoras en la costa de Huelva que garantizaran el suministro a la población y a la industria, pero que no podrían ayudar al desarrollo económico asociado al sector agrario por incurrir en costes desproporcionados debido a la distancia entre las zonas regables y la costa. 			

Cumplimiento de condiciones del art. 4.8 DMA	
La aplicación de la modificación o alteración:	
<ul style="list-style-type: none"> ¿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
<ul style="list-style-type: none"> ¿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:	
<ul style="list-style-type: none"> ¿Garantiza el mismo nivel de protección que las normas comunitarias vigentes? 	<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No

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

Ciclo de planificación de la modificación / nueva actividad / alteración	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



No

Breve explicación final de la evaluación

La construcción de la presa de Alcolea contempla las necesarias medidas para mitigar el impacto sobre el estado de las masas de agua, su problemática está recogida en la planificación hidrológica vigente, el beneficio del embalse supera el perjuicio ambiental que supone y es la mejor alternativa posible. Por ello se considera que la alteración o modificación que produce la construcción del embalse de Alcolea debe considerarse que cumple claramente con los requisitos del artículo 4.7. de la Directiva Marco del Agua.





Junta de Andalucía

Consejería de Agricultura,
Pesca, Agua y Desarrollo Rural



UNIÓN EUROPEA

Fondo Europeo de Desarrollo Regional

