

## III. OTRAS DISPOSICIONES

### MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**27478** *Resolución de 16 de diciembre de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Dragado de mantenimiento de calados en aguas interiores del puerto de Huelva».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 2 de marzo de 2023, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de tramitación de procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto «Dragado de mantenimiento de calados en aguas interiores del puerto de Huelva», remitida por Puertos del Estado, actuando la Autoridad Portuaria de Huelva como promotor y órgano sustantivo.

Consta como antecedente la Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, de 22 de enero de 2018, 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», para el período comprendido entre 2018-2022.

#### Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor en el estudio de impacto ambiental (EslA), documentación adicional, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Asimismo, incluye el resultado del proceso de participación pública y consultas.

Esta evaluación no se extiende a los ámbitos de la seguridad y salud en el trabajo, ni a aquellos que posean normativa reguladora e instrumentos específicos.

Esta resolución comprende los dragados de mantenimiento en los espacios navegables del Puerto de Huelva, canal de navegación, muelles y pantalanés y nuevas infraestructuras que entren en servicio, así como las operaciones de transporte y vertido. No se incluyen en el presente procedimiento, las operaciones de vigilancia del recinto núm. 4, ni del vaciadero marino.

#### 1. Descripción y localización del proyecto

El Puerto de Huelva está situado en el estuario que forma la confluencia de los ríos Tinto y Odiel. Constituye el puerto comercial de mayor extensión de superficie del sistema portuario estatal, con una superficie de 1.700 hectáreas, en las que dispone de 8,5 kilómetros de muelles públicos y privados. La lámina de agua del Puerto de Huelva comprende un total de 7.409,04 ha en Aguas Exteriores y de 2.092,11 ha en Aguas Interiores.

Las especiales características geomorfológicas y ambientales de su emplazamiento condicionan la evolución del calado de la canal de navegación, que tiende a reducirse en los muelles y en la canal de acceso, ya que se van produciendo aterramientos en zonas puntuales. Para garantizar la operatividad en términos de seguridad y el buen funcionamiento del tráfico mercantil, son precisos dragados en su canal de navegación, muelles de servicio y pantalanés privados, así como asegurar las condiciones de

navegabilidad, permitiendo que la entrada, salida y maniobra de buques se realice de forma segura.

En torno el 98 % de la carga total anual de metales al estuario de Huelva, donde se ubica el Puerto, son aportados por los ríos Tinto y Odiel, debido a los drenajes ácidos naturales y mineros aguas arriba (hasta 80 km) del espacio portuario. Por tanto, el dragado de zonas donde se acumulan materiales con contaminación supone la retirada de elevadas concentraciones de metales pesados, que quedan depositados en el medio.

El proyecto se desarrollará en las aguas de Zona I o aguas interiores, si bien sólo se plantea dragar las áreas en las que haya acumulación de materiales. Semestralmente, se realizan batimetrías, en las que se identifican los puntos, donde se han producido aterramientos por acumulación de materiales y se draga de forma selectiva sólo las áreas donde existan cúmulos que reduzcan el calado, suponiendo un riesgo para la navegación. Esta planificación depende exclusivamente de las condiciones de calado existentes y del riesgo que pueda suponer para la navegación. En base a esto, se preverán el número de campañas y su duración, lo que se valora a través de las distintas actuaciones de dragado que históricamente se han realizado en el Puerto de Huelva, de manera que se prevé realizar un dragado de un total de 2.5 millones de m<sup>3</sup> de materiales en un periodo de cuatro años. Para ello, a priori, se empleará la draga de succión en marcha y, de forma puntual en los dragados de los muelles de escala reducida o de bajo, podría ser necesario el uso de una draga de cuchara montada sobre pontona.

Por último, el Puerto de Huelva viene utilizando, como método de gestión y almacenamiento del material dragado, la técnica de confinamiento en recintos emergentes, consistente en la construcción en agua de unos terraplenes o pedraplenes, delimitando un recinto cerrado, de la mayor capacidad posible, en cuyo interior se almacenan los productos del dragado. Actualmente, en el Puerto de Huelva existen varios recintos, clausurados la mayor parte de ellos, quedando únicamente un recinto en fase de explotación.

La gestión del material dragado se llevará a cabo en función de su caracterización, en cumplimiento de las «Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre» de la Comisión Interministerial de Estrategias Marinas, que lo definen dentro de la categoría A, fundamentalmente por las arenas de la dinámica litoral, y B o C, según las concentraciones de metales pesados aportados por los ríos Tinto y Odiel. En ese sentido, los materiales de categoría C, cuya concentración en metales pesados es elevada, serán confinados en recintos localizados anexados a la cara interna del Dique Juan Carlos I y habilitados para ello. Actualmente, el material de categoría C se deposita en el recinto núm. 4, fase 1, que está a un 40 % de ocupación siendo su volumen inicial de 1.700.000 m<sup>3</sup>. En 2024, se iniciará la construcción de un nuevo recinto (recinto núm. 4, 2.ª fase) con el que se habilitará un nuevo volumen de 1.500.000 m<sup>3</sup>. Los materiales que no requieren confinamiento conforme a dichas directrices (categorías A y B), se transportarán y depositarán en el vaciadero marino, localizado sobre un fondo fangoso y a una profundidad entre 35 y 50 m. El promotor indica que el vertido en el vaciadero marino se realizará conforme a los condicionados reflejados en la autorización de vertido.

Las superficies cuyos calados son susceptibles de ser mantenidos mediante la correspondiente draga son estimados por el promotor y quedan recogidos en la siguiente tabla:

Superficies Canal de Navegación (m <sup>2</sup> )	
Zona 1.	774.533,88
Zona 2.	479.658,14
Zona 3.	468.022,12
Zona 4.	563.181,71

Zona 5.	285.593,31
Zona 6.	462.028,36
Zona 7.	703.644,50
Zona 8.	547.798,81
Zona 9.	803.481,19
Canal Interior.	574.731,85
Zona de Reviro.	96.771,65
Superficies Muelles y Pantanales (m <sup>2</sup> )	
Muelle Sur.	133.302,14
Ampliación Norte muelle Sur.	47.599,94
Concesión H Gabarras.	34.375,76
Concesión H Sur.	21.471,75
Concesión H Norte.	12.906,45
Concesión H 4.º Atraque.	29.936,13
Concesión H Levante.	14.728,82
Concesión H Centro.	11.882,73
Concesión H Poniente.	15.319,28
Concesión G.	8.280,48
Concesión F.	10.930,49
Concesión E.	9.620,14
Concesión D.	30.644,09
Muelle I.J. Gonzalo.	124.339,04
Muelle Ciudad de Palos.	48.336,00
Muelle Minerales.	30.323,95
Muelle de Remolcadores.	19.923,80
Muelle Petrolero.	50.169,67
Concesión C.	10.805,11
Concesión B.	10.369,16
Concesión A.	9.998,79
Muelle de Levante Zona Sur.	24.164,80
Muelle de Levante Zona Centro.	4.868,78
Muelle de Levante Zona Norte.	26.513,83

Anualmente se pueden ejecutar una o dos campañas, con una duración de entre 1 y 3 semanas, realizando operaciones durante 24 horas. La draga permanece en puerto en momentos puntuales a lo largo del año, y los dragados se ejecutan sólo en momentos determinados del año.

## 2. Tramitación del procedimiento

De conformidad con el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Autoridad Portuaria de Huelva somete a información pública el

proyecto y el estudio de impacto ambiental, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 12 de agosto de 2022. Asimismo, el anuncio se publica por el Ayuntamiento de Aljaraque.

Simultáneamente, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas recogidas en el anexo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley de evaluación ambiental.

Con fecha 2 de marzo de 2023, tiene entrada el proyecto en esta Dirección General. Tras el análisis formal del expediente, con fecha 24 de mayo de 2023, se requiere al órgano sustantivo la subsanación de diversas carencias, en virtud del artículo 40.1 de la Ley de evaluación ambiental, cuya respuesta se recibe el 13 de marzo de 2024.

Con fecha 19 de junio de 2024, se requiere al promotor información adicional, al amparo del artículo 40.3 de la citada norma, la cual se aporta con fecha 5 de agosto de 2024.

### 3. Análisis técnico del expediente

#### A. Análisis de alternativas.

El EsIA contempla una única alternativa, además de la alternativa cero o de no actuación. La alternativa cero no mantendría las condiciones adecuadas para el mantenimiento de los calados en la canal de navegación y los muelles de servicio, imposibilitando la navegabilidad, operatividad funcional y actividad económica del Puerto Huelva.

La alternativa 1 considera la ejecución de las obras dirigidas a la materialización de las acciones encaminadas a conseguir la mejora de la canal en los términos de navegabilidad de las aguas interiores del Puerto de Huelva.

El promotor realiza un análisis multicriterio estudiando los efectos medioambientales de ambas alternativas, a través de un análisis de los diferentes factores ambientales, obteniendo la misma valoración global; optando por la alternativa 1 dado el objeto del proyecto.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) exige a la Autoridad Portuaria de Huelva a desarrollar, de cara a futuros proyectos de dragado, una búsqueda continuada de alternativas para destinar el material a usos productivos frente a su vertido al mar, reubicando en el medio terrestre el acopio de material dragado. Asimismo, señala que se deberá evaluar, en la medida de lo posible, si existe una metodología viable que permita separar el sedimento categorizado como A, del categorizado como B. De esta manera, se reduciría el material que se vierte en el vaciado propuesto. Asimismo, se podría otorgar al sedimento tipo A un uso productivo para futuras actuaciones. El promotor señala que la variabilidad de factores y las distintas procedencias de los sedimentos dificulta una caracterización previa de los sedimentos para su posterior gestión. Es por ello por lo que se realizará una campaña de caracterización del material de dragado, previa al inicio de los trabajos.

La Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO considera conveniente que, en futuros dragados, se valoren las necesidades de áridos en las playas colindantes y recuerda que la caracterización de los sedimentos necesaria para decidir el destino de estos deberá dirigirse a esa Dirección General, a través del Servicio Provincial de Costas en Huelva.

#### B. Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

Atendiendo al contenido del EsIA, los informes y alegaciones recibidas y la documentación subsanada, se reflejan a continuación los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento.

## B.1 Atmósfera y cambio climático.

El funcionamiento de motores de combustión producirá un deterioro de la calidad del aire por las emisiones de gases y partículas contaminantes ( $\text{CO}_2$ ,  $\text{NO}_x$ ,  $\text{SO}_x$  así como partículas parcialmente quemadas) a la atmósfera. Estas emisiones se producirán en un periodo de tiempo acotado y, en principio, no será en elevadas concentraciones por lo que no se considera relevante, teniendo en cuenta las emisiones asociadas a la zona industrial y el elevado tráfico de buques en el ámbito de estudio.

En cuanto al confort sonoro, se producirá un incremento de los niveles de ruido en el ámbito de actuación debido fundamentalmente a la draga. A este respecto, el EsIA indica que durante años se han realizado estudios acústicos en la Ría de Huelva para valorar si existe afección por los dragados y el funcionamiento de la draga, los cuales han concluido que los niveles de ruido registrados en estas operaciones, en varias estaciones y franjas horarias, es menor que los detectados en la fase previa al inicio de los trabajos, así como en la fase postoperacional. Además, recuerda que la estancia de una draga en el puerto es puntual a lo largo del año, dependiendo esta planificación, exclusivamente, de las condiciones de calado existentes y del riesgo que pueda suponer para la navegación.

El EsIA incluye una serie de medidas preventivas orientadas a la prevención de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y ruido, durante la fase de ejecución y funcionamiento. Entre ellas, señala que restringirán, siempre que sea compatible con el normal desarrollo de los trabajos, los movimientos de la draga y equipos auxiliares fuera de la delimitación de la zona de actuación y, durante los periodos de inactividad, la draga permanecerá apagada.

El ámbito de actuación, asociado a los ríos Tinto y Odiel, de gran importancia socioeconómica a nivel estatal y ecológica, presenta valores altos de vulnerabilidad de la costa ante la potencial subida del nivel de la mar asociada al cambio climático. En este contexto, la visión global del Puerto de Huelva es fundamental, como nodo portuario que favorece que el gran volumen de mercancías que se debe exportar e importar, se realice a través del transporte marítimo y ferroviario, que son los modos de transporte que las políticas internacionales y europeas promueven como mejores alternativas en la lucha contra el cambio climático en lo que se refiere al comercio a gran escala.

Entre los efectos derivados del cambio climático, destacan la subida del nivel del mar y el progresivo calentamiento del agua. Asimismo, la acidificación, los cambios en las tormentas y las variaciones en el oleaje afectarán a los sistemas costeros, siendo más notables en las zonas bajas, como desembocaduras de los ríos, estuarios y marismas, que experimentarán impactos adversos como la inundación costera y la erosión.

Respecto a la estimación del aumento del nivel del mar, se asume que la tendencia registrada en las últimas décadas va a continuar durante la primera mitad del siglo XXI, siendo previsible un aumento en la cota de inundación para la costa onubense en torno al 3 % para el año 2040. El aumento del nivel del mar en esta costa para finales del siglo XXI será de 0,45 m con el escenario de emisiones moderadas (modelo RCP4.5), o de 0,65 m con el escenario de altas emisiones (modelo RCP8.5).

## B.2 Litoral, fondo del estuario y fondo marino.

El EsIA incluye una descripción de los parámetros físicos del medio marino como el viento, oleaje, régimen mareal, corrientes, dinámica litoral, batimetría y tipos de fondos.

La canal de navegación del Puerto de Huelva coincide con el tramo final de la desembocadura de los ríos Tinto y Odiel, tiene una longitud de unos 15 km. La batimetría máxima en su zona central ronda los 10 m de profundidad, respecto a la bajamar máxima viva equinoccial, disminuyendo progresivamente hacia las márgenes y hacia el interior. Las zonas clasificadas a efectos prácticos de explotación de la canal oscilan entre los 6 m, de la Canal Interior y Zona de Reviro a Puente Sifón, a los 11,80-12,30 m de la Zona 4, mientras que en los muelles comerciales el calado varía, según la ubicación, entre los 8,00-13,00 m.

En lo que se refiere a la dinámica litoral, la zona de estuario en la que se plantean las actuaciones se caracteriza por la interacción entre los aportes de aguas continentales de los ríos Tinto y Odiel y las aguas marinas que penetran en la zona por la acción de las mareas. El promotor señala que la marea, junto con el oleaje, constituyen los principales agentes implicados en la dinámica de la zona y en la distribución de partículas, sedimentos o materiales en suspensión. Asimismo, la corriente de refluo mareal o vaciante moviliza parte de estos sedimentos, transportándolos hacia la zona final de la ría, lugar donde confluyen los ríos Tinto y Odiel en el denominado Canal del Padre Santo, donde se mezcla con agua y sedimentos de origen marino durante la corriente de flujo o llenado.

El Canal del Padre Santo se extiende hasta el extremo del dique Juan Carlos I, y es en este tramo final de la desembocadura donde las corrientes de marea suelen propiciar el acúmulo de arenas (barreras arenosas). Una vez traspasado este lugar, tanto las aguas como los sedimentos se ven afectados, principalmente, por la corriente de deriva litoral que provoca un transporte de materiales (arenas) longitudinalmente a la costa. Según el EslA, en la zona próxima al tramo final del Canal del Padre Santo, la presencia del dique Juan Carlos I provoca una modificación en la orientación de los trenes de olas que se aproximan a la costa al refractar sobre su extremo rocoso, dando lugar a que en la cara interna del espigón (en contacto con el estuario) la dirección de los trenes de olas sea sureste, invirtiéndose el sentido general de arena a lo largo de la costa por deriva litoral.

La intensidad de la marea y la escasa pendiente de la zona propician que la onda de marea desplace un gran volumen de agua hacia el interior, existiendo una amplia superficie bajo su influencia. En el tramo final de la desembocadura es donde se registran las mayores velocidades de desplazamiento de la onda de marea al existir un único canal de mayor profundidad y amplitud. Dichas velocidades disminuyen a medida que la onda se desplaza hacia el interior del estuario y marismas puesto que disminuye la profundidad de los canales aumentando la fricción con el fondo y se incrementa la ramificación de los canales mareales lo que provoca una deformación progresiva de la onda mareal.

Debido a la orografía relativamente plana de la desembocadura, el sistema cuenta con una energía baja y constituye un sistema sedimentario. Por tanto, los fondos están conformados, mayoritariamente, por sedimentos que varían desde limos y arcillas, transportados por las aguas continentales y que suelen depositarse en las zonas con menor hidrodinamismo como los márgenes de la ría, canales mareales y marisma, hasta arenas aportadas por el medio marino que se acumulan en zonas más hidrodinámicas como la zona central y de mayor profundidad del estuario (canal de navegación). El promotor indica que, con base en las campañas de campo previamente ejecutadas en la zona, se considera que los sólidos del fondo marino en el estuario de los ríos Tinto y Odiel, están compuestos por arenas y fangos con un diámetro representativo de 960 y 50  $\mu\text{m}$ , respectivamente.

El EslA señala que las actuaciones de dragado y posterior almacenamiento de los materiales extraídos contribuyen a disminuir el aporte de contaminantes metálicos de los ríos Tinto y el Odiel al medio marino. Según las recomendaciones del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) y los estudios y caracterización de los sedimentos de la ría de Huelva realizados en el pasado, aproximadamente el 70 % de los sedimentos dragados por el Puerto de Huelva deben ser confinados en recintos de almacenamiento para garantizar una correcta gestión medioambiental.

El promotor indica que la variabilidad de los parámetros fundamentales que rigen el proceso sedimentario (siguiendo unas tendencias) hace que las actuaciones de transporte sean variables, ya que, si bien el punto de destino es fijo, el de origen es variable dependiendo de las diferentes zonas aterradas que resulten del análisis de las batimetrías.

En cuanto a los impactos, durante los procesos de dragado tendrá lugar la extracción de materiales del fondo, retirándose una capa de sedimentos que variará entre la cota de

partida y la cota a alcanzar, produciéndose modificaciones estructurales y morfológicos en la capa superficial, y salvo accidente no se introducirá ningún tipo de contaminantes que altere la calidad sedimentaria. El promotor señala que con el paso de la draga podría ocurrir un cambio en la morfología de los fondos, y se podrían sustituir los fangos por arenas que se encontrasen subyacentes a la capa superficial. No obstante, la propia dinámica del sistema propicia que a medio plazo aparezca la misma distribución debida a los aportes sedimentarios de los ríos Tinto y Odiel.

Entre las medidas preventivas, se llevará a cabo una adecuada planificación de los surcos de dragado (orientación, forma y dimensiones) con el objetivo de evitar la formación de canales preferenciales que puedan modificar sustancialmente la dinámica sedimentaria existente. Asimismo, durante las operaciones de dragado y vertido de los materiales extraídos se acometerán con equipos, técnicas y medidas que minimicen la dispersión de los sedimentos finos en el medio.

La Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO señala que la realización del dragado se ubica íntegramente en zona de Aguas I y, en consecuencia, en Dominio Público Portuario, por lo que no tiene observaciones, y recuerda lo establecido en el artículo 63 de Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Capitanía Marítima de Huelva muestra su conformidad en cuanto a los dragados de mantenimiento, considerando que la operación de dragado propuesta contribuirá a mejorar la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marino. Además, las obras de dragado que se van a realizar afectan a la seguridad marítima por lo que solicita que, como paso previo al inicio de cada una de las etapas de las distintas operaciones anuales, el promotor elabore una memoria de dragado y la remita a ese organismo, el cual emitirá un informe de carácter vinculante.

### B.3 Masas de agua y calidad de las aguas.

Las actuaciones proyectadas tendrán lugar en las masas de aguas Río Odiel II (Puerto de Huelva), ES064MSPF00440034, Canal del Padre Santo 1, ES064MSPF440027, y Canal del Padre Santo 2, ES064MSPF440028, que corresponden con aguas de transición atlántica de renovación baja, catalogadas como masas de agua muy modificadas por aportes fluviales y la presencia de la morfología portuaria. Hacia poniente, a 1.500 m de la punta del Espigón de Huelva, se ubica la masa Punta Umbría, ES064MSPF440021, relativa a aguas costeras atlánticas de renovación alta, de naturaleza muy modificada por presencia de puerto y otras infraestructuras portuarias, y con la problemática de los aportes fluviales. Junto a estas masas, se encuentra la denominada Marismas del Odiel, ES064MSPF440032, relativa a aguas de transición, natural y tipología aguas del Estuario del Tinto y el Odiel. Por otro lado, el tramo final del estuario, donde se localizan las actuaciones proyectadas, colinda con dos masas de agua subterráneas, Lepe-Cartaya (030.594) y Condado (030.595).

Según el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica Tinto, Odiel y Piedras (2022-2027), gran parte del cauce de los mencionados ríos discurre sobre materiales de la Faja Pirítica Ibérica, constituida por un importante número de depósitos de sulfuros masivos. Además del proceso natural de oxidación de sulfuros y su posterior arrastre por el cauce de los ríos, los lixiviados ácidos con elementos metálicos en concentraciones elevadas liberados al medio hídrico provienen igualmente de la actividad minera que se ha desarrollado en la zona. A este respecto, el EsIA indica que la calidad de las aguas de dichos ríos sigue un patrón estacional. En verano se producen valores máximos de oxidación y los lixiviados generados presentan las concentraciones mayores de metales, constituyendo, además, en esta época la principal aportación a los ríos. En otoño e invierno, con las lluvias y el aumento de caudal se registran los valores mínimos de concentración de sulfatos y elementos metálicos, incrementándose los valores de pH y mejorando la calidad del agua.

La calidad de las aguas, como recoge el Plan Hidrológico del Tinto, Odiel y Piedras, se encuentra condicionada por los elevados niveles de metales pesados, que los ríos Tinto y Odiel reciben y transportan libremente hacia el mar, lo que provoca alteraciones

en la calidad de las aguas de transición y costeras, así como a sus sedimentos, debido a que parte de estos precipitan, una vez se produce la mezcla de agua dulce y salada. Esto constituye la principal problemática de la zona, detectándose niveles de metales pesados que superan los legales, incluso en estaciones de control o blanco, ubicadas fuera de la influencia de los dragados, que no son afectadas por presiones, y en masas de aguas tanto costeras como de transición, portuarias y no portuarias, motivo por el que las masas de agua del entorno tienen un estado de calidad «Peor que bueno», con un estado ecológico deficiente por incumplimiento de los parámetros físico-químicos.

Respecto al control de calidad del agua en la Ría de Huelva, se concluye que el motivo de la carga de metales pesados en las aguas no se atribuye a los trabajos de dragado, ni a la actividad portuaria. El promotor indica que el Plan Hidrológico del Tinto, Odiel y Piedras atribuye como presión principal de estas masas de agua el drenaje ácido de las mismas, así como a parte del Canal del Padre Santo y la presencia del puerto, pero como elemento modificador de la hidromorfología de las masas, no de alteración química de sus aguas.

El EsIA identifica como potenciales impactos sobre la calidad de las aguas el incremento de la turbidez en la columna de agua derivado de las operaciones del dragado, así como el posible traspaso de contaminantes presentes en los sedimentos a la columna de agua, además del vertido accidental de sustancias contaminantes (aceites o combustibles). En la zona a dragar, la turbidez suele ser elevada en condiciones normales, al coincidir con el tramo final del estuario, donde convergen los ríos Tinto y Odiel, que aportan los materiales transportados a través de sus cursos de agua, y que recibe el aporte de la dinámica litoral, que tiene una elevada corriente y alto régimen mareal. En los seguimientos de la turbidez durante los planes de vigilancia de los correspondientes dragados de mantenimiento, el promotor concluye que los niveles de turbidez generados no son superiores a los que se pudiesen alcanzar de manera natural, y especialmente, con lluvias o vientos intensos.

En relación con los niveles de metales pesados en el agua, según las campañas previas en fase preoperacional y postoperacional, el promotor constata que son los mismos, o incluso superiores, a los registrados en fase operacional, por tanto, el dragado no supone una merma en la calidad de las aguas, existiendo tales superaciones en condiciones normales sin dragados. Respecto al vaciadero marino, los parámetros medidos in situ han obtenido valores normales para la época en la que se llevaron a cabo las campañas, sin marcar diferencias en los comportamientos de los parámetros medidos en las diferentes campañas anuales.

El promotor considera que la ejecución del proyecto no conllevará un cambio en el estado ecológico ni químico de las aguas y, en consecuencia, el estado final de la calidad de las masas de agua no se verá alterada, teniendo en cuenta las medidas preventivas y/o correctoras, así como los correspondientes controles del Programa de Vigilancia Ambiental.

Entre las medidas preventivas, se acometerá un estudio de las características físico-químicas de las masas de agua donde se efectúen los dragados, a través de una red de estaciones repartidas en la zona de estudio. Por otro lado, se podrán paralizar las operaciones de dragado en los días de precipitaciones intensas, para evitar el efecto sinérgico del incremento de turbidez en la columna de agua derivado de las tareas de dragado y el aumento de sólidos en suspensión aportados por los ríos Tinto y Odiel en los días de lluvia. Asimismo, durante las operaciones de vertidos se cumplirá con lo dispuesto, por un lado, en la autorización de vertido al mar y, por el otro, en el plan de vigilancia de los recintos que, en ese momento, se encuentren en explotación.

La Dirección General de Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía señala que la actuación se encuentra incluida dentro de la Planificación Hidrológica de la Demarcación Hidrográfica del Tinto, Odiel y Piedras y sus efectos se consideran compatibles con los objetivos medioambientales de las masas de agua afectadas, establecidos en el artículo 35 del Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, por aplicación del artículo 39 de la misma disposición reglamentaria. A este respecto, la Delegación Territorial de Huelva de

la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía indica que la revisión del tercer ciclo (2021-2027) de la planificación hidrológica de la Demarcación Hidrográfica del Tinto, Odiel y Piedras, contempla en su normativa los dragados de mantenimiento y el confinamiento de materiales en recinto.

El Servicio de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía considera que deben definirse situaciones de parada con el fin de evitar los efectos acumulativos que se puedan dar como consecuencia de vientos de intensidad alta y sostenidos, niveles altos de avenida en los ríos Tinto y Odiel derivados de altas precipitaciones, y otros factores que pueden generar niveles elevados de sólidos en suspensión y tiempos más altos de dispersión, lo que favorecería la liberación de contaminantes de sedimento y su incorporación a la columna de agua. El promotor, en respuesta al organismo, indica que el EsIA incluye medidas preventivas en la fase de ejecución sobre el factor hidrológico y calidad de las aguas, señalando que las operaciones de dragado se podrán paralizar en los días de precipitaciones intensas para evitar el efecto sinérgico del incremento de turbidez.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO informa que es necesario que el proyecto no incremente los valores de metales pesados respecto a los ya establecidos en la Red de Control de Aguas de las Demarcaciones Hidrológicas y, para ello se seguirán las medidas preventivas y/o correctoras durante el desarrollo del programa de vigilancia ambiental. En lo que se refiere al control de la transparencia y los sólidos en suspensión en los puntos de dragado, propone la realización de campañas para su seguimiento que se desarrollan en el plan de vigilancia ambiental y por otro lado el uso de barreras antiturbidez durante las operaciones de dragado, lo que se incluye en el condicionado de la presente resolución.

#### B.4 Biodiversidad.

El EsIA analiza el medio biótico tomando como base dos niveles de afección territorial, el ámbito cercano de actuación, integrado por el estuario y los espacios ambientales de mayor interés próximos a la zona de ejecución de los trabajos y el ámbito de actuación definido por el área de actuación directa y la superficie de estuario colindante.

##### – Comunidades bentónicas:

Entre las comunidades presentes en un entorno amplio de la zona de actuación, destacan las zonas de arenas mesolitorales, localizadas en playas ubicadas fuera de la zona de servicio del Puerto de Huelva, donde la fauna está compuesta generalmente por poliquetos, isópodos, anfípodos y algunos bivalvos. En la franja superior del infralitoral, con arenas finas o medias con buena oxigenación predominan las facies de bivalvos, acompañados de poliquetos y anfípodos, mientras que en zonas más profundas aparecen otras especies de bivalvos, algunas de interés comercial, así como gasterópodos, crustáceos o equinodermos. En cuanto a los fondos de naturaleza fangosa se identifican comunidades de fangos, tanto en el piso mesolitoral como infralitoral. En la zona de estudio están presentes en la canal de navegación, así como en los caños secundarios del estuario, siendo las facies más observadas las compuestas por los anfípodos *Ampelisca spp.* y *Corophium spp.*, y los poliquetos *Spiophanes bombyx* y *Polydora ciliata*.

Por otro lado, en zonas abrigadas y de bajo hidrodinamismo del piso infralitoral, como ocurre en los márgenes de la canal principal y en las zonas centrales de los canales secundarios, se acumulan sedimentos mixtos con cantos y conchas que sirven de sustrato para otras especies como algas, poliquetos, o tunicados, conformando la comunidad de sedimentos mixtos infralitorales. Según el EsIA, en el área estudiada la facie más abundante es la de *Ostrea edulis*, con la presencia de los isópodos *Leptognathia brevimis* y *Cyathura carinata*, los anfípodos *Corophium aculeatum* y *Ampelisca sarsi*, y los poliquetos *Exogone verugera*, *Exogone dispar* y *Harmothoe spp.*

En los estudios que se realizan periódicamente en la canal de navegación durante los dragados de mantenimiento, se señala la presencia de varias comunidades bentónicas con un nivel bajo de desarrollo, salvo aquellas establecidas en sustratos duros, tales como algas fotófilas, o puntos de comunidades de *Zostera noltii* en zonas localizadas. Ésta última, se desarrollaría de forma puntual en zonas de orilla, en sedimentos fangosos en zonas intermareales resguardadas de las corrientes y del fuerte hidrodinamismo. Según el promotor, el estudio de campo realizado en 2015 constata la ausencia de fanerógamas marinas (*Zostera noltii* y *Cymodocea nodosa*) en el área donde se proyectan las tareas de dragado, a lo que hay que añadir que las condiciones de turbidez natural del río no permiten el desarrollo de éstas. Asimismo, el promotor informa que, en el año 2011, se realizaron trabajos mediante buzos en puntos concretos y se descartó la presencia de fanerógamas.

A este respecto la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO señala que, previo al inicio de las operaciones, se deberá realizar un reconocimiento in situ de la distribución de posibles praderas en el entorno de actuación, ya que los estudios en los que se basa el promotor se encuentran desactualizados por lo que no se puede asegurar que actualmente no existan. Este aspecto ha sido incluido en el condicionado de la presente resolución.

– Vegetación terrestre:

En cuanto a los ambientes de marismas mareales, las formaciones vegetales en el ámbito de la actuación suelen presentar una zonificación en bandas o franjas longitudinales y paralelas a la lámina de agua, desde comunidades de especies colonizadoras como *Spartina maritima* y *Salicornia ramosissima* en áreas fangosas o arenosas (marisma baja), que son sustituidas por *Sarcocornia perennis* y *Halimione portulacoides* en zonas topográficamente más elevadas (marisma media), hasta llegar a las herbáceas de la marisma alta, que crecen en suelos prácticamente aislados de la dinámica mareal.

En determinadas áreas, el drenaje de las aguas procedentes de ríos y arroyos contribuye a la desalinización del sustrato y favorece la implantación de especies como *Scirpus maritimus*, *Cotula coronopifolia* o *Tamarix canariensis*. Cuando las condiciones de salinidad son extremas, el suelo se presenta completamente desprovisto de vegetación.

Fuera de la Zona de servicio del Puerto de Huelva, están presentes suelos arenosos que se distribuyen desde las zonas de playa hacia terrenos del interior más estables. La vegetación que prolifera sobre estos suelos está condicionada por factores como la movilidad del medio, salinidad, nivel freático o régimen de vientos. De esta forma, tras las playas, aparecen especies adaptadas a la inestabilidad del medio y al estrés salino tales como *Elymus farctus*, *Linaria pedunculata*, *Crucianella maritima* y *Eryngium maritimum* conformando la primera banda de vegetación.

Posteriormente, en el primer cordón dunar, aparecen matorrales donde predomina *Ammophila arenaria* con presencia de *Crucianella maritima* y *Eryngium maritimum*, abundando las retamas (*Retama monosperma*). En el segundo cordón dunar se localizan especies como *Armeria pungens* y *Armenia velutina*, *Thymus carnosus*, *Helichrysum picardii*, *Corema album* y *Lotus creticus*. Los retamares se convierten en esta zona en sabinars (*Juniperus phoenicea*), con un sotobosque formado por especies como *Halimium halimifolium*, *Cistus salviifolius*, *Rosmarinus officinalis*, entre otras. También está presente en estas áreas el enebro marítimo (*Juniperus oxycedrus subsp. macrocarpa*) especie reintroducida que prospera. Por otro lado, en suelos más consolidados donde aparecen bosquetes de pino piñonero y sabinas, acompañados por vegetación halófila y calcícola.

Respecto a la flora de interés comunitario, el EsIA señala que no se han localizado poblaciones de especies de interés comunitario en el ámbito inmediato o cercano.

Las comunidades terrestres podrían verse afectadas por la pluma de turbidez y la influencia de la marea, es decir, que en pleamar especies terrestres (géneros *Salicornia*

y *Spartina*) pueden quedar bajo la influencia de la pluma de turbidez por la disminución de la transparencia del agua y la sedimentación de sólidos en suspensión derivados de las tareas de dragado. El promotor señala que la ría de Huelva presenta una elevada turbidez natural, por lo que las especies allí presentes están adaptadas a las mencionadas condiciones de turbidez.

– Fauna:

El grupo de los peces es uno de los más representados, siendo más allá de la desembocadura de los ríos Tinto y Odiel, en el medio marino, donde aparece un mayor número de especies de peces, algunas de interés pesquero como la lubina (*Dicentrarchus labrax*), sargo (*Diplodus sargus*), dorada (*Sparus aurata*), anguila (*Anguilla anguilla*), baila (*Dicentrarchus punctatus*) o la corvina (*Argyrosomus regius*).

El grupo faunístico predominante en los ambientes mareales son las aves, donde las marismas juegan un papel destacado en los flujos migratorios norte-sur, como lugares de paso, invernada o nidificación. Entre las aves más numerosas con poblaciones muy relevantes, se encuentra la espátula común (*Platalea leucorodia*) y el flamenco rosa (*Phoenicopterus ruber*) en las marismas del Odiel, espacio donde conforman un lugar de alimentación y reproducción de importancia; ambas especies incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE). Según el promotor, estas poblaciones se ubican fuera de la zona de servicio del Puerto de Huelva, en zonas opuestas a la margen de uso portuario. Se mencionan, otras especies limícolas como correlimos (*Calidris spp.*), chorlito gris y chorlitejos (*Pluvialis squatarola*, *Charadrius spp.*), archibebe (*Tringa spp.*) y zarapitos (*Numenius spp.*). Las ardeidas son características, con poblaciones relevantes de garza imperial (*Ardea purpurea*), garceta grande (*Ardea alba*), garcilla cangrejera (*Ardeola ralloides*), especie catalogada en peligro de extinción en el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas (CAEA) y como vulnerable en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEA) y garza real (*Ardea cinerea*), incluida en el LESRPE.

Respecto a la avifauna protegida, la zona costera aledaña a la zona de actuación de dragado es muy relevante para especies como el charrancito común (*Sterna albifrons*), chorlitejo patinegro (*Charadrius alexandrinus*), canastera común (*Glareola pratincola*) y alcaraván común (*Burhinus oedicephalus*) vulnerable en el CEEA; que encuentran en la zona litoral, costera y marina contigua áreas importantes de alimentación, mientras que los recintos clausurados, ubicados al abrigo del espigón Juan Carlos I constituyen zonas de reproducción.

El promotor señala que la zona de actuación se enmarca dentro del ámbito de aplicación del Plan para la Recuperación y Conservación de Aves de Humedales, aprobado por Acuerdo de Consejo de Gobierno, por el que se aprueban los Planes de Recuperación y Conservación de determinadas especies silvestres y hábitats protegidos incluidos en alguna de las categorías recogidas en los Catálogos español y andaluz de especies amenazadas, dándose con ello cumplimiento a lo establecido en la Ley 8/2003, de 28 de octubre y en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre. Este Plan establece medidas de protección para una especie catalogada como vulnerable en el CEEA y CAEA, el águila pescadora (*Pandion haliaetus*) y seis en peligro de extinción en el CAEA, avetoro (*Botaurus stellaris*), cerceta pardilla (*Marmaronetta angustirostris*), porrón pardo (*Aythya nyroca*), malvasía cabeciblanca (*Oxyura leucocephala*), focha moruna (*Fulica cristata*), fumarel común (*Chlidonias niger*) y garcilla cangrejera (*Ardeola ralloides*). Estas especies han sido identificadas en el ámbito de actuación a una distancia inferior a 10 km.

En cuanto a la zona de vertido, el EsIA no proporciona información específica en relación con la biodiversidad. No obstante, la Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO informa que, en la ZEPA donde se ubica el vaciado, destaca la presencia de avifauna protegida, con especies como la pardela balear (*Puffinus mauretanicus*) en peligro de extinción en el CEEA y CAEA, pardela atlántica (*Calonectris diomedea borealis*), paíño europeo (*Hydrobates pelagicus*), alcatraz común (*Morus bassanus*), gaviota de Audouin (*Larus audouinii*) en peligro de extinción en el CEEA y vulnerable en

el CAEA o charrán patinegro (*Sterna sandvicensis*). En esta zona, se señala la presencia de especies de mamíferos marinos, como delfín mular (*Tursiops truncatus*), incluido en el CEEA, delfín listado (*Stenella coeruleoalba*) y delfín común (*Delphinus delphis*), recogidos en el LESRPE. Se constata, además, la presencia de tortuga boba (*Caretta caretta*) vulnerable en el CEEA y CAEA, en la bocana del Canal del Padre Santo y en las playas del espigón Juan Carlos I.

Por su parte, la Subdirección General de Biodiversidad Marina y Terrestre del MITECO destaca que la zona de vertido se encuentra en una zona de paso migratorio postnupcial y zona de invernación para numerosas especies marinas de presencia regular en nuestro territorio, con presencia de las especies citadas. Señala que el punto de vertido del material dragado se sitúa dentro del ámbito de aplicación del Plan de Conservación de las orcas del Estrecho y Golfo de Cádiz.

Respecto a los impactos, las comunidades bentónicas pueden verse afectadas por el incremento en la turbidez del agua asociado a las tareas de dragado. Por su parte, los posibles impactos sobre las comunidades pelágicas se verían reducidos en gran medida por su capacidad de desplazamiento, considerando el promotor que se pueden desplazar de unas zonas a otras y evitar las perturbaciones generadas por las tareas de dragado que, básicamente, se debe al incremento de la turbidez en la columna de agua. En contraposición, se encontrarían las comunidades planctónicas que, al presentar una mínima capacidad de movimiento, quedarían a la deriva de las corrientes predominantes y tendrían más complicado evitar las perturbaciones. Asimismo, se verían influidos, principalmente, los organismos fotosintéticos (fitoplancton) que, al producirse un aumento de la turbidez en el agua debida a las propias tareas de dragado, provocarían una disminución en la penetración de luz solar en la columna de agua, disminuyendo la energía disponible para dichos organismos.

Según trabajos previos realizados para la vigilancia de los dragados y el medio biótico, en concreto sobre la fauna nectobentónica, no se ha podido evidenciar que el dragado tenga un efecto negativo sobre la misma, puesto que las estaciones más cercanas a la zona dragada experimentan un incremento de esta fauna tras el dragado (fase postoperacional). Por su parte, el promotor indica que el decrecimiento registrado en algunas estaciones puede deberse a variaciones estacionales. Con respecto al índice AMBI (AZTI's Marine Biotic Index), relacionado con el grado de sensibilidad o tolerancia de las especies respecto a un gradiente de estrés, el promotor señala que el dragado no parece tener una gran influencia en las estaciones de muestreo puesto que en la mayoría de ellas se mantiene la misma categoría.

Asimismo, durante la ejecución del proyecto, se pueden producir molestias a la avifauna presente en el ámbito de estudio. El promotor expone que las tareas proyectadas se localizan en ámbito portuario donde es frecuente el tránsito de buques de gran calado, así como una intensa actividad logística e industrial, por tanto, las aves que frecuentan este espacio están habituadas a estos niveles de ruido, no habiéndose evidenciado, tras los censos de aves efectuados durante años, desplazamiento de poblaciones, y expone que las operaciones de dragado se ejecutan en cortos periodos (escasas semanas), en contadas ocasiones al año, por lo que se trata de una circunstancia puntual.

Para minimizar los posibles impactos derivados del proyecto sobre el medio biótico, el estudio de impacto ambiental contempla una serie de medidas preventivas y frente a emergencias por contaminación por vertidos, teniendo como referencia el Plan Interior Marítimo del Puerto de Huelva. Asimismo, se llevará a cabo una adecuada planificación de medios y operaciones para reducir el tiempo de dragado y favorecer la fluidez del tráfico en la canal de navegación. Se extremará la vigilancia para minimizar los posibles impactos derivados del incremento de la turbidez, para las zonas próximas y/o cercanas a las áreas a dragar y que se hayan identificado como sensibles (tales como las de presencia de especies bentónicas), y se evitará la utilización de la sirena de las embarcaciones salvo para su uso reglamentado.

El Servicio de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía propone una serie de medidas mitigadoras, con el fin de prevenir los posibles efectos adversos significativos del proyecto sobre el medio ambiente y sus hábitats; entre las que se destaca realizar repoblaciones marinas con las especies autóctonas que indique el Servicio con competencias en Biodiversidad de la Delegación en Huelva, como pueden ser *Spartina marítima*, *Zostera sp.*, al objeto de paliar las presiones sobre los fondos del estuario y la franja intermareal provocada por las operaciones de dragado. El promotor indica que las medidas propuestas ya han sido consideradas en el proyecto, EsIA y apéndices. No obstante, se incluyen en el condicionado de la resolución.

La Delegación Territorial de Huelva de la Junta de Andalucía señala que las comunidades en la zona de dragado tienen una fragilidad ecológica baja o muy baja, con un grado de desarrollo bajo y estructuras relativamente simples, ya que se asientan en zonas en constante transformación por las condiciones ambientales y mareales, y por los dragados constantes. Las escasas comunidades bióticas de interés en la zona están asociadas a otros hábitats y formaciones en zonas marginales a las del estuario sirviendo para la alimentación, cobijo y desove, de las comunidades pelágicas de la zona. Estas especies van a depender principalmente del ciclo mareal y los hábitats circundantes a las zonas de extracción, y, si bien la actuación conllevará una perturbación en su movilidad, esta será temporal y condicionada a dichos ciclos, a los que deberá quedar sujeto cronológicamente el dragado.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO realiza una serie de consideraciones sobre el proyecto y destaca la falta de seguimiento, descripción bionómica y caracterización del fondo del punto de vertido para los sedimentos o que los estudios que se presentan sobre las fanerógamas marinas están desactualizados. También pone de manifiesto que se ha detectado la presencia de tres lugares de nidificación de águila pescadora (*Pandion haliaetus*) a muy poca distancia de la actuación en la zona más interior del proyecto. Como consideraciones más relevantes sobre los impactos del proyecto, señala las molestias que se pueden producir sobre la fauna marina protegida, destacando el efecto del ruido generado durante las operaciones (dragado y vertido) sobre las aves marinas que utilizan la zona para descansar, alimentarse y/o reproducirse, en especial el charrancito común y negrón común; la afección sobre los cetáceos y tortugas marinas en la zona consecuencia del ruido artificial, pudiendo llegar a alterar sus patrones migratorios o de comportamiento y generar cambios en sus modelos normales de desplazamiento; y la contaminación del medio marino por las obras alterando los parámetros físico-químicos del agua, ocasionando el deterioro y regresión de las comunidades más sensibles. Esta Subdirección General concluye que las actuaciones del proyecto no tendrán afección negativa sobre la biodiversidad del entorno, siempre que se cumpla un condicionado referido a prospecciones previas al inicio de las obras, control de sólidos en suspensión y turbidez de las aguas, control del ruido del dragado, control de la presencia de especies exóticas, seguimiento de las poblaciones de las especies más sensibles, etc; que se recogen en el condicionado de la presente resolución.

B.5 Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000. Hábitats de interés comunitario.

Las áreas potencialmente dragables se localizan en el tramo final de la desembocadura de los ríos Tinto y Odiel, coincidiendo con la zona central de la canal de navegación y acceso al Puerto de Huelva. La zona de actuación se adentra en el límite sur de la Zona Especial de Conservación (ZEC) «Estuario del Río Tinto» (ES6150029), de competencia autonómica; y en la Zona de Especial Protección para la Aves (ZEPA) «Espacio marino del Tinto y del Odiel» (ES0000501) de competencia estatal, siendo la extensión marina de una de las colonias de cría más importantes de España de charrancito común.

Por su parte, el vaciadero marino que se propone para el vertido de los sedimentos menos contaminante, categorías A y B, se ubica en la ZEPA «Golfo de Cádiz» (ES0000500), de competencia estatal. Este espacio constituye un paso migratorio postnucial y zona de invernación para numerosas aves marinas de presencia regular en España.

El recinto en el que será confinado el material dragado más contaminado linda, en parte, con los límites del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y ZEPA «Marismas del Odiel» (ES0000025).

Asimismo, en el entorno entre 1 y 10 km de las actuaciones se encuentran los siguientes espacios: LIC y ZEPA «Estero de Domingo Rubio» (ES6150003), LIC «Dunas del Odiel» (ES6150013), ZEC «Marismas y Ribera del Tinto» (ES6150014), LIC «Laguna de Palos y Las Madres» (ES6150004), ZEC/ZEPA «Doñana» (ES0000024), LIC «Enebrales de Punta Umbría» (ES6150002), LIC «Dehesa del Estero y Montes de Moguer» (ES6150012), y LIC «Marisma de Las Carboneras» (ES6150017).

Las Marismas del Odiel, además de ser un espacio perteneciente a la Red Natura 2000, presentan otras figuras de protección, concretamente: Paraje Natural, Reserva de la Biosfera y Sitio Ramsar. Además, la zona a dragar y el vaciadero se ubican en dos Áreas Importantes para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad (IBAs), IBA «Marismas de los ríos Tinto y Odiel y lagunas costeras de Huelva» e IBA «Golfo de Cádiz».

Respecto a los hábitats de interés comunitario (HIC), en el EsIA se identifican los presentes en la zona de actuación, y en un radio de uno, tres, cinco y diez kilómetros respectivamente, señalándose que en la zona de actuación el único presente es el HIC 1130 «Estuarios».

En la fase de ejecución, durante las propias operaciones de dragado, se podrá ver afectada la ZEC «Estuario del Río Tinto» y la ZEPA «Espacio marino del Tinto y del Odiel» ya que la zona a dragar se ubica en el interior de sus límites. Del mismo modo, se podría afectar al HIC 1130, ya que la ejecución del proyecto se desarrollará sobre una superficie designada con la tipología de dicho hábitat. Según el EsIA, teniendo en cuenta el inadecuado estado de conservación actual del hábitat, la ausencia de comunidades bentónicas en la zona de actuación, y que en esta área se desarrollan periódicamente operaciones de dragado de mantenimiento del calado, se considera que el efecto de la ejecución del proyecto sobre los espacios de la Red Natura 2000 no será significativamente relevante respecto a la situación actual. En el EsIA no se valoran los posibles efectos del proyecto sobre la ZEPA «Golfo de Cádiz», sobre la que se sitúa el vaciadero marino.

Como medidas preventivas antes del inicio de las obras, se acometerá un adecuado balizamiento mediante boyas de las zonas a explotar, pasillos de navegación, así como las zonas especialmente sensibles, para que la maniobrabilidad de la maquinaria se ciña, exclusivamente al interior de la zona acotada. Además, se evitará la sobrecarga de las cántaras de la draga para que no se produzcan pérdidas por rebose de materiales.

El Servicio de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía señala que las actuaciones descritas interceptan la ZEC «Estuario del Río Tinto» y es adyacente al LIC y ZEPA «Marismas del Odiel» y a la ZEPA «Espacio Marino del Tinto y del Odiel». Propone medidas de mitigación adicionales a las recogidas en el EsIA, entendiendo que, con la aplicación de todas las medidas se prevé prevenir, reducir o eliminar los posibles impactos detectados. En virtud de ello y teniendo en cuenta que el dragado de mantenimiento se ha venido efectuando, incluso antes de la declaración del espacio «Estuario del Río Tinto» como ZEC, informa que no es previsible que las actuaciones puedan suponer un efecto apreciable sobre la integridad de este espacio y los adyacentes, ya que no son esperables alteraciones de carácter irreparable una vez aplicadas todas las medidas mitigadoras propuestas. El promotor responde que las medidas mitigadoras propuestas ya han sido consideradas en la memoria del proyecto y el EsIA. Manifiesta que pondrá en conocimiento de la Delegación Territorial de la Consejería de Sostenibilidad, Medio

Ambiente y Economía Azul de Huelva, el cronograma de trabajo especificando las fechas y duración aproximada, las zonas previstas de actuación, así como el volumen estimado aproximado de material a extraer y su tipología.

La Delegación Territorial de Huelva de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía reitera lo informado para el plan en el periodo 2018-2022. Además, señala que la perturbación originada por el dragado supone una afección directa al HIC 1130, al cambiar su fisionomía y la evolución natural sobre el estado actual de las cuencas de los ríos tributarios y la dinámica litoral onubense. Expone que no solo es la masa de agua, sino el sistema que conforma dicho hábitat, todo ello indistintamente de su capacidad de recuperación. Asimismo, recuerda la vinculación del sistema a las explotaciones mineras en las cuencas de los ríos Tinto y Odiel, y al drenaje ácido procedente de las mismas. La caracterización del HIC 1130 se identifica por las comunidades bióticas que alberga y no plantea, a priori riesgos para su integridad, y seguirá ejerciendo su función de conectividad, permitiendo la interconexión del resto de las marismas con el litoral y el asentamiento y colonización de especies de flora y fauna propia de este tipo de humedales en sus riberas y caños tributarios, de acuerdo con el complejo y gradiente propio de los estuarios.

Además, el organismo indica que el impacto que genera el proyecto sobre la Red Natura 2000 es limitado y no diferirá de los impactos que ya se han producido en la ría debido a dragados anteriores. Según la caracterización de los espacios, no se aprecian elementos críticos en la generación de impactos significativos sobre los valores por los que el espacio afectado y colindantes, que forman parte de la Red Natura 2000, siendo apropiadas las medidas correctoras y protectoras propuestas. Estas medidas, se completarán en la planificación del dragado con la adecuación de las mareas y estado climatológico, y no solo en las operaciones próximas al Puerto de Mazagón, teniendo en cuenta la gran incidencia de estos factores en la maximización/minimización de los efectos de la pluma de turbidez. El promotor señala que, en la memoria del proyecto, el EsIA o los apéndices ya se ha considerado lo requerido en el informe.

Por último, ese organismo pone de manifiesto la falta de documentación relacionada con el seguimiento y control de las actuaciones, a pesar de la antigüedad del desarrollo de estas y la falta de información relacionada con las afecciones en el principal espacio protegido afectado (ZEC Estuario del Río Tinto). En concreto se refiere al programa de vigilancia ambiental contemplado en actuaciones anteriores y al cumplimiento de la condición D2 de la Resolución de 22 de enero de 2018, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, que establece que antes de llevar a cabo las campañas anuales, la Autoridad Portuaria de Huelva debía informar a la Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos, como organismo competente en los espacios Red Natura 2000 afectados, sobre las actuaciones previstas. El promotor responde que en el EsIA se recogen los principales resultados y conclusiones obtenidos tras el seguimiento de las campañas 2019, 2020 y 2021, con el objetivo de evidenciar los efectos reales que esta actividad tiene y ha tenido sobre su entorno. Asimismo, toda la información de detalle y los datos registrados se encuentran a disposición de la Delegación Territorial de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul en Huelva y señala que se han realizado las comunicaciones pertinentes.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO señala, respecto al punto de vertido (vaciadero) del material dragado en el medio marino, lo siguiente:

1. El punto de vertido se encuentra dentro de la ZEPA ES000500 «Golfo de Cádiz» cuya gestión compete a esta Subdirección General.
2. Este punto ha sido considerado como punto de vertido histórico de las sucesivas actuaciones de dragado de mantenimiento realizadas periódicamente en las aguas portuarias de Huelva.
3. Fue establecido con anterioridad a la declaración de la ZEPA en que se ubica.
4. De acuerdo con las fuentes consideradas con relación a este historial, las aguas de la ZEPA no pueden considerarse como zonas restringidas, puesto que no se deduce

una afección directa por el vertido sobre los valores naturales objeto de conservación que justifican la declaración de la ZEPA como tal. Es por ello por lo que debe considerarse que no existe limitación para el vertido de los materiales dragados caracterizados en la categoría B.

Finalmente, concluye que las actuaciones que se quieren desarrollar no tendrán afección negativa significativa sobre los valores naturales objeto de conservación de las ZEPAs «Espacio marino del Tinto y el Odiel» y «Golfo de Cádiz», siempre que se respeten las condiciones recogidas en su informe, que se recogen a su vez en el condicionado de la presente resolución. Se destaca que el vertido deberá cumplir con las condiciones ya indicadas en el informe emitido por esa subdirección en julio de 2021 «Informe relativo a las actuaciones de vertido en el vaciadero histórico situado en la ZEPA Golfo de Cádiz», así como su informe complementario. A este respecto, indica que no se han resuelto las condiciones necesarias para que el vertido se pueda realizar en superficie en vez de a profundidad. Este aspecto ha sido incluido en el condicionado de la presente resolución.

#### B.6 Patrimonio cultural.

En el Puerto de Huelva se localiza la Zona de Servidumbre Arqueológica «Espacio Subacuático Zonas Portuarias-Marismas del Odiel». La zona está sometida a dragados de mantenimiento periódicos y el proyecto está enfocado a la extracción de los aterramientos de materiales procedentes de los aportes de los ríos y la dinámica litoral ocurridos desde el último dragado, por lo que se minimiza la posibilidad de afectar a posibles bienes culturales. El promotor contemplará en el proyecto las medidas que pudiera establecer el órgano competente en materia de cultura de la Junta de Andalucía.

La Delegación Territorial en Huelva de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía no considera necesario establecer cautelas arqueológicas sobre el dragado de mantenimiento de calados en la zona de aguas interiores del Puerto de Huelva, ya que como indica el EsIA, el dragado previsto corresponde a la cota de mantenimiento, y dichos trabajos no presentarían afección patrimonial. El promotor acepta el contenido del informe.

#### B.7 Paisaje.

Según el sistema andaluz de paisaje, el Puerto de Huelva pertenece a la categoría de Paisaje Litoral, al área de paisaje de las Costas con Campiñas Costeras, y constituye el punto de unión entre dos ámbitos: el Litoral Occidental Onubense y los Arenales de Doñana.

El EsIA indica que los observadores potenciales de la draga se localizan en la ciudad de Huelva, a unos 9 km de la sección de dragado más cercana en el núcleo de Punta Umbría situado a unos 3 km, y en Mazagón que se ubica aproximadamente, a 1 km de la zona de dragado correspondiente a la desembocadura. Con la llegada de la draga se introducirá un elemento de relativa distorsión del paisaje o calidad paisajística. No obstante, se trata de una embarcación en un lugar frecuentado por grandes buques de transportes de mercancías, cruceros, etc. Además, se señala que se restaurarán las condiciones previas a la actuación de forma inmediata una vez que la draga abandone la zona.

Como medida preventiva, el promotor señala que, durante la fase preoperacional y hasta el momento de inicio de los trabajos, la draga permanecerá atracada en el muelle dispuesto por el Puerto de Huelva a tal efecto. Asimismo, durante la ejecución de la obra, en la medida de lo posible y siempre que sea compatible con el normal desarrollo de los trabajos, las embarcaciones necesarias para llevar a cabo el dragado se mantendrán confinadas en el área de trabajo.

## B.8 Compatibilidad del proyecto con la Estrategia Marina de la Demarcación Marina Sudatlántica.

La actuación a realizar debe ser compatible con los objetivos ambientales del segundo ciclo de la estrategia marina de la demarcación marina Sudatlántica, aprobada por el Real Decreto 1365/2018, de 2 de noviembre, y en particular, con los objetivos ambientales recogidos en el anexo II del Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, modificado por el Real Decreto 218/2022, de 29 de marzo para las actuaciones del epígrafe H (dragados y vertidos al mar del material dragado) del anexo I del citado real decreto.

La Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, informa que los efectos de la actuación sobre los objetivos ambientales de la estrategia marina sudatlántica, en principio, no pondrán en riesgo la consecución del buen estado ambiental. Por tanto, de acuerdo con el artículo 7.2 del Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, modificado por el Real Decreto 218/2022, de 29 de marzo, emite informe de compatibilidad favorable con condiciones, y además de las medidas preventivas indicadas por el promotor, establece una serie de condiciones que deberán llevarse a cabo para que la actuación sea plenamente compatible con el contenido de la estrategia marina, las cuales se recogen en el condicionado de la presente resolución.

## B.9 Población y salud humana.

El Servicio de Salud Pública de la Delegación Territorial de Huelva concluye que no se dispone de información suficiente para valorar los impactos en la salud que podrían producirse en el desarrollo del proyecto, por lo que podría tener efectos significativos. Por ello, recomienda ampliar la información sobre los posibles impactos en la actividad económica desarrollada en la zona (pesca, turismo, agricultura), así como aportar información sobre las medidas de gestión de los materiales dragados, medidas de prevención establecidas al respecto, y posible población afectada por esta gestión, para que puedan analizarse con mayor profundidad dichos impactos.

## C. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto frente a catástrofes naturales y accidentes graves.

El EsIA incluye un apartado específico sobre la vulnerabilidad del proyecto en el que se analizan posibles riesgos derivados de la ejecución del proyecto, tales como el cambio climático o diversos desastres naturales (lluvias torrenciales, terremotos y tsunamis), concluyendo que, debido a la ubicación y fisiografía de la costa de Huelva y a las características del puerto, el proyecto se expone a una serie de riesgos importantes, produciéndose el peor escenario en el caso de solape de varios eventos en un momento concreto. Así, las mayores inundaciones del puerto se darán en casos de marea viva, tormenta marina, inundación fluvial y subida del nivel del mar por cambio climático. El riesgo de terremoto con tsunami asociado es elevado ya que Huelva presenta gran actividad y reducida altitud, por lo que una ola de tsunami fácilmente sobrepasaría las estructuras de contención e inundaría la costa, estuario y las marismas, produciendo daños considerables.

Respecto al incremento del riesgo ambiental frente a vertidos accidentales, el promotor señala que este tipo de contingencia se reduce casi por completo con el cumplimiento de las medidas de seguridad establecidas por el Puerto de Huelva.

La Dirección General de Emergencias y Protección Civil de la Junta de Andalucía no formula objeciones a la información contenida al respecto en el EsIA.

El Servicio de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía establece que teniendo identificado como una de las posibles afecciones, que se produjera una situación de emergencia que pudiera afectar directamente a la ZEC Río Tinto y al LIC Marismas del Odiel, ante situaciones de riesgo de contaminación se pondrá en marcha un plan de emergencia a bordo de la draga, teniendo como referencia el Plan Interior

Marítimo del Puerto de Huelva. No obstante, se solicita que, como complemento al citado Plan, el promotor desarrolle en detalle las actuaciones y medidas a ejecutar en caso de que se genere una situación de emergencia relacionada con la ejecución del dragado y el vertido de los sedimentos. El promotor responde que en el PIM se realiza una evaluación de los posibles riesgos de contaminación en función de las condiciones meteorológicas, oceanográficas y ambientales, así como de las características y condiciones de operación de las instalaciones, identificando en su caso, las áreas más vulnerables a proteger. Asimismo, también se determinan las circunstancias de activación del plan, según las fases y situaciones que puedan presentarse, en función de la gravedad del suceso y los medios materiales y humanos que es preciso movilizar; y el procedimiento de actuación, que incluye los protocolos que deberán ponerse en práctica en caso de contingencia, así como las medidas de respuesta inmediata que tienen por objetivo la prevención y evitación de nuevos daños y la reparación de los ya producidos.

La Delegación Territorial de Huelva de la Junta de Andalucía informa que las acciones de emergencia, complementarias respecto del Plan Interior Marítimo, deben realizarse según lo previsto en la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de responsabilidad medioambiental y el artículo 49 del Decreto 109/2015, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Vertidos al Dominio Público Hidráulico y al Dominio Público Marítimo-Terrestre de Andalucía. El promotor responde que la alegación no procede, al no tener relación con el proyecto. Se incorpora una condición al respecto en el condicionado de la presente resolución.

#### D. Programa de vigilancia ambiental.

El EsIA contiene un Programa de Seguimiento y Vigilancia Ambiental (PVA) cuyo objetivo es garantizar el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras contenidas. La Autoridad Portuaria de Huelva será la encargada de la dirección ambiental de la obra y la ejecución del PVA será responsabilidad del contratista a quien se le adjudique los trabajos de dragado de mantenimiento.

En la fase de planificación, se verificará que la embarcación (draga) necesaria para acometer las tareas de dragado, en la medida de lo posible y en la fase previa al inicio de los trabajos, se mantiene confinada en el área asignada por la Autoridad Portuaria de Huelva, evitándose su movimiento por la canal de navegación.

Durante la fase de ejecución, se llevarán a cabo una serie de seguimientos de las siguientes variables: vigilancia de la calidad atmosférica y control de la emisión de GEI, control de la calidad de sedimentos, control de las afecciones sobre la hidrología y la calidad de las aguas, control sobre las afecciones a la geología y geomorfología, vigilancia y control de las afecciones sobre el medio biótico y Red Natura 2000, control sobre el patrimonio cultural y paisaje, y control de las afecciones sobre el medio socioeconómico y población. Se destacan actuaciones como la realización de un censo de aves de periodicidad semanal en un mínimo de tres zonas en el entorno de ejecución de los trabajos, y si las comunidades bentónicas presentes en las zonas cercanas a la actuación se están viendo afectadas por el incremento en la turbidez del agua asociada a la ejecución del proyecto.

Durante la fase de funcionamiento del proyecto, respecto a la actividad portuaria y el tráfico marítimo, será la Autoridad Portuaria de Huelva quién garantice la preservación del medio natural y el mantenimiento de una actividad sostenible; objetivo que se integra en el Plan Estratégico del Puerto de Huelva, y por tanto no es necesario el establecer medidas adicionales.

Se establece la frecuencia y contenido con la que se emitirán los informes: informe inicial de planificación del programa de vigilancia ambiental, informes mensuales que incluya todo lo referido a eventos excepcionales, informes con carácter de urgencia, informes semestrales y un informe final.

El promotor señala que la construcción y el uso del recinto se rige por su declaración de impacto ambiental y el vaciadero marino, por el informe «Informe relativo a las actuaciones de vertido en el vaciadero histórico situado en la ZEPA Golfo de Cádiz» de

julio de 2021, y su informe complementario emitidos por la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO. En este sentido, el proyecto de dragado implica activar la vigilancia ambiental del dragado, la del recinto y la del vaciadero, con independencia de que procedan de trámites diferentes, ya que son proyectos independientes.

El Servicio de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía insta al promotor a incluir un estudio periódico que permita evaluar las repercusiones de los dragados periódicos sobre el bentos del estuario, y la morfología e hidrodinámica del conjunto del sistema. A este respecto se incluye una condición recogida en el condicionado de la resolución.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO señala que el promotor deberá velar por el cumplimiento de todas las medidas propuestas en el PVA, así como las expuestas por ese organismo, que se recogen en el condicionado de la presente resolución.

La Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO informa que el PVA propone un seguimiento de la calidad del agua durante las operaciones de dragado, pero no durante las operaciones de vertido. Por ello, el proyecto deberá ajustarse a lo manifestado por la unidad gestora de la ZEPA «Golfo de Cádiz». Asimismo, incluye medidas específicas para la protección de la especie *Zostera noltii* a incluir en el PVA, cuestiones que se recogen en el condicionado de la presente resolución.

### Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido artículo 7.1.d) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 8.1 b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del proyecto «Dragado de mantenimiento de calados en aguas interiores del puerto de Huelva» en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

## 1. Condiciones al proyecto

### 1.1 Condiciones generales.

1. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el EsIA, las aceptadas tras la información pública y consultas y las contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución, así como las condiciones particulares impuestas en esta Declaración de Impacto Ambiental.

2. El promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», disponibles en el Centro de Documentación del Centro Nacional de Educación Ambiental.

3. Los trabajos de dragado y vertido de materiales deberán respetar las directrices y criterios técnicos que le resulten de aplicación, y en particular las «Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre».

4. En cumplimiento de la disposición adicional decima de la Ley 21/2013, dado que el proyecto prevé actuaciones con duración inferior a un año susceptibles de repetirse periódicamente en años sucesivos en idénticas condiciones, la presente resolución extiende sus efectos a cuatro años desde su emisión.

5. Como paso previo a la ejecución de las campañas anuales de dragado y en la medida en la que la información disponible lo permita, la Autoridad Portuaria de Huelva deberá informar a la Dirección General de la Costa y el Mar y a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina, ambas del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, al Servicio de Espacios Naturales Protegidos y a la Delegación Territorial de Huelva I de la Junta de Andalucía, como organismos competentes en los espacios de la Red Natura 2000 afectados; acerca de los lugares concretos de la ría en los que se actuará, el volumen estimado de material a extraer por tipología (A, B o C), el cronograma de actuaciones, especificando las fechas y la duración aproximada de los trabajos en cada punto y la relación de las medidas preventivas y de seguimiento que se adoptarán para evitar y/o minimizar el impacto a los hábitats y especies presentes en esos espacios.

6. La ejecución de la obra incluirá una adecuada gestión de los trabajos, maquinaria y residuos, tomando todas las medidas oportunas para garantizar que no se produce ningún tipo de contaminación o vertido. Cualquier residuo derivado de la actuación ha de ser caracterizado y gestionado por un gestor autorizado, de acuerdo con la legislación aplicable.

1.2 Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos.

– Calidad de las aguas.

7. Se deberán utilizar barreras antiturbidez durante las operaciones de dragado, llevándose a cabo los trabajos en condiciones de mar compatibles con la efectividad de esta medida y requerirán del seguimiento continuo del estado en que se encuentran y de la efectividad de su funcionamiento.

8. Los trabajos se realizarán en condiciones de mar que garanticen la efectividad de las medidas (mar en calma), suspendiéndolas cuando la corriente sea importante, así como en situaciones de viento y lluvia fuertes.

– Biodiversidad marina.

9. La ejecución del proyecto deberá llevarse a cabo evitando la afección sobre las comunidades de especies incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas. Dichas especies se encuentran sometidas a las medidas de protección establecidas en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, y en particular a las prohibiciones de su artículo 57.

10. Previamente al inicio de las operaciones, se realizará un reconocimiento in situ de la distribución de posibles praderas de fanerógamas en el entorno de actuación. Se recuerda que varias especies de fanerógamas se incluyen en el LESRPE desarrollado por el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero.

11. El cronograma de la ejecución de los dragados se definirá, siempre que sea técnicamente posible, respetando las épocas de celo y cría de las especies de fauna presentes en la zona, prestando especial atención a la avifauna.

12. Dada la gran longitud de la actuación y la gran variedad de especies de avifauna protegida presentes en la zona a dragar, los trabajos se planificarán de forma que se evite la realización de actuaciones en la proximidad de los lugares de nidificación en los momentos más críticos de la cría de cada especie. Esta planificación es especialmente importante para el águila pescadora (*Pandion haliaetus*), dada la cercanía de sus nidos a la zona de actuación.

El vertido de material de categoría A o B, en el caso de realizarse en superficie, se podrá realizar desde mediados de noviembre a mediados de febrero. Las operaciones de dragado y las de depósito del material C en los recintos que se encuentren a menos de un kilómetro de los puntos de nidificación del charrancito común (*Sternula albifrons*), no se podrán realizar entre los meses de mayo y agosto.

13. Si durante las operaciones de dragado y/o vertido de los sedimentos al recinto de almacenamiento se detecta la presencia de fauna amenazada, nidos o refugios, se paralizarán las actuaciones y se dará aviso al órgano competente de la Delegación Territorial de Huelva de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía.

14. Se llevará a cabo una revisión y limpieza previa de las embarcaciones y medios a utilizar en las actuaciones para evitar la introducción y/o expansión de especies exóticas invasoras. En el caso de que en la zona a dragar se detecte la presencia de especies exóticas invasoras, se deberá aplicar lo establecido en el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras debiéndose de avisar de su presencia a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina (bzn-espaciosmarinos@miteco.es).

15. Si durante la navegación se acercaran a la embarcación cetáceos o tortugas marinas, no se modificará el rumbo y se evitarán maniobras que puedan comprometer la seguridad de estos, en ningún caso se realizarán maniobras de aproximación. En lo que respecta a los cetáceos, se deberán seguir las instrucciones del Real Decreto 1727/2007, de 21 de diciembre, por el que se establecen medidas de protección de los cetáceos.

Las especies de cetáceos y tortugas marinas presentes en aguas españolas se encuentran incluidas en el anexo V de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, estando, asimismo, recogidas en el LESRPE y muchas de ellas incluidas en la categoría «vulnerable» del CEEA, regulado el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero.

En el caso de herir a una tortuga o cetáceo o si se encuentra uno de estos animales herido o muerto, se deberá avisar al 112 con la mayor brevedad e indicando la posición, hora y circunstancias del hallazgo.

16. Se prohíbe cualquier actividad o comportamiento que pueda causar molestia a la fauna marina, en concreto, emitir ruidos o utilizar sustancias o alimentos (feeding) con el propósito de atraer o repeler a la fauna.

17. Se podrán poner en contacto con los organizadores, agentes medioambientales o personal al servicio del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico,

para un posible acompañamiento durante la realización de la actividad y comprobación de cumplimiento de las presentes condiciones.

– Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000. Hábitats de Interés Comunitario.

18. El vertido deberá cumplir con las condiciones ya indicadas en el informe emitido por la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, de julio de 2021» Informe relativo a las actuaciones de vertido en el vaciadero histórico situado en la ZEPA Golfo de Cádiz», así como su informe complementario.

A este respecto, en el caso de realizarse un vertido en superficie se dará cumplimiento a las condiciones de ejecución y medidas propuestas en los citados informes, previa conformidad de la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

19. Las directrices de gestión de la ZEPA ES0000500 «Golfo de Cádiz», establecen en el objetivo de conservación operativo 7.2, que se deberá disponer de un protocolo de actuación que garantice la rápida y efectiva actuación en defensa de las aves ante un hipotético caso de vertido accidental, dentro de los planes e instrumentos de contingencia contra la contaminación marina.

20. Durante la ejecución de los trabajos, se establecerán medidas de regulación del tráfico de camiones y maquinaria para garantizar la seguridad de la fauna y el uso público, concretamente en el Paraje Marismas del Odiel. Las restricciones y limitaciones serán consensuadas con espacio protegido, tal y como señala el Servicio de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía.

– Compatibilidad con la estrategia marina de la Demarcación Sudatlántica.

21. Se aportará a la Dirección General de la Costa y el Mar toda la información relevante requerida por las «Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre» (DCMD), previamente a las operaciones anuales de dragado. Los resultados de la caracterización proporcionada determinarán el destino final de los sedimentos a dragar. Además, con el objetivo de minimizar el volumen de material dragado vertido en vaciadero marino y siempre que sea posible, el material dragado de categoría A que presente características adecuadas (cumpliendo con la Instrucción técnica para la gestión ambiental de las extracciones marinas para la obtención de arenas, 2010) deberá destinarse para el aporte a playas como uso preferente, como se determina en las DCMD (artículo 26.3).

– Recursos pesqueros y marisqueros.

22. De forma previa al inicio del proyecto, el promotor llevará a cabo un estudio detallado de afecciones sobre los recursos pesqueros y marisqueros, que incluya una valoración de los bienes y derechos afectados en la explotación del caladero/s y/o zona/s de marisqueo existente/s en el entorno de la zona de actuación. En caso de confirmarse que se producen afecciones por el proyecto, se deberán concretar medidas complementarias o compensatorias a los efectos oportunos. Asimismo, se deberá informar previamente de la fecha de inicio y fin de los trabajos al organismo de pesca competente en cada caso.

– Vulnerabilidad del proyecto frente a catástrofes naturales y accidentes graves.

23. Como complemento al Plan Interior Marítimo del Puerto de Huelva, en caso de que se genere una situación de emergencia relacionada con la ejecución del dragado y el vertido de los sedimentos, deben realizarse según lo previsto en la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de responsabilidad medioambiental y el artículo 49 del Decreto 109/2015, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Vertidos al Dominio Público

Hidráulico y al Dominio Público Marítimo-Terrestre de Andalucía. Se desarrollarán en detalle las actuaciones y medidas necesarias para su tratamiento.

### 1.3 Condiciones al programa de vigilancia ambiental.

En virtud del análisis técnico realizado, el programa de vigilancia previsto en el estudio de impacto ambiental debe completarse con los aspectos adicionales que se incorporan mediante esta resolución.

24. Se establecerán indicadores específicos y cuantitativos para medir cada impacto identificado y la efectividad para corregirlo de cada medida preventiva y correctora contemplada.

25. Durante la ejecución del proyecto, se incluirá entre las operaciones de vigilancia una observación visual de la posible presencia de basuras marinas procedentes de la zona de dragado, para proceder a su retirada antes del vertido al mar.

26. El PVA contemplará durante las operaciones de dragado se controla el correcto estado y funcionamiento de los medios utilizados para su ejecución, así como la retirada y adecuada gestión en tierra de los residuos sólidos relevantes de origen antrópico que pudiera contener el material de dragado.

27. El control de la transparencia y los sólidos en suspensión deberá realizarse en todos los puntos de dragado, independientemente de los resultados del ejercicio anterior, y al menos, a través de una campaña previa al inicio y controles semanales de la turbidez y de la concentración de sólidos en suspensión en el entorno de las actuaciones mientras se desarrollan las actividades. Si durante las operaciones se observasen valores significativamente superiores a los rangos iniciales observados, se deberán detener los trabajos hasta que las circunstancias vuelvan a ser las adecuadas.

28. Se realizarán estudios periódicos, en los que se pueda utilizar la información ambiental que se recoge en el marco de la actividad portuaria, que permitan valorar las posibles repercusiones de los dragados periódicos del Canal del Padre Santo sobre el bentos del estuario y la morfología e hidrodinámica del conjunto del sistema.

29. Se incluirá una campaña preoperacional que permita determinar la presencia de la especie *Zostera noltii* en las áreas potenciales a dragar. Los resultados de esta campaña permitirán tomar las medidas preventivas y correctoras necesarias cuando los dragados se realicen próximos a fondos cubiertos por esta especie. A este respecto, si durante las operaciones de dragado en las proximidades de las zonas ocupadas por la especie *Zostera noltii* se detectaran niveles de turbidez superiores a las existentes de forma natural en la zona, y no debidas a condiciones meteorológicas, deberán adoptarse medidas de prevención adecuadas como la colocación de barreras anti-turbidez o la paralización de las operaciones. Asimismo, se incluirá también un seguimiento de la especie *Zostera noltii* con posterioridad a las operaciones de dragado con objeto de evaluar posibles aterramientos como consecuencia de los dragados.

30. Se establecerá un programa de seguimiento de las poblaciones de charrancito común (*Sterna albifrons*) y negrón común (*Melanitta nigra*) que incluya una evaluación a corto y medio plazo de estas, y determine una posible afección y medidas para reducirlas en futuros dragados de mantenimiento. Este programa incluirá el marcado mediante GPS de un número suficiente de ejemplares, así como el seguimiento de las colonias en el caso del charrancito común. Este seguimiento se hará en conjunto con el requerido para otros proyectos de dragados y para el del recinto 4 fase 2 informados por esta Subdirección General. En concreto, se deberá analizar el uso del espacio que hacen estas especies y si se ve afectado, por las operaciones de dragado a lo largo de los años, indicando si hay variaciones en las zonas de alimentación según la localización de la draga.

31. Se realizará un seguimiento sobre el águila pescadora (*Pandion haliaetus*) que controle las molestias generadas por la actuación y las variaciones en su zona de alimentación dependiendo de la ubicación de la draga.

32. Se analizarán los niveles de ruido submarino ocasionados durante las operaciones de dragado y vertido. Con carácter general, el ruido generado por las actuaciones subacuáticas no deberá superar los 160 dB. En el caso de no poder cumplir este umbral, se deberá realizar la observación previa del entorno para confirmar que no hay presencia de estas especies. Para ello, se utilizará como referencia el Manual del observador de mamíferos para operaciones off-shore generadoras y ruido en aguas españolas.

33. Se remitirá una copia del PVA definitivo y de los informes periódicos de seguimiento que se realicen a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. En caso de apreciar una afección significativa por cualquiera de las operaciones del proyecto, se pondrá en conocimiento inmediato y se tomarán medidas para corregir la situación a la mayor brevedad posible. Asimismo, se deberá remitir copia a dicha Subdirección General (bzn-espaciosmarinos@miteco.es) de los informes referentes al seguimiento de *Zostera noltii* que se realicen en la zona de actuación, así como los resultados de los seguimientos de las poblaciones de charrancito común (*Sterna albifrons*) y negrón común (*Melanitta nigra*).

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 16 de diciembre de 2024.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

## ANEXO

### Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados	Contestación
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. MITECO.	No
Subdirección General de Residuos. MITECO.	No
Secretaría General de Pesca. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.	No
Dirección General de la Costa y el Mar. MITECO.	Sí
Dirección General del Agua. MITECO.	No
Subdirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. MITECO.	Sí
Servicio Provincial de Costas en Huelva. MITECO.	No
Capitanía Marítima de Huelva. Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.	Sí
Dirección General de Pesca y Acuicultura. Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural. Junta de Andalucía.	No

Consultados	Contestación
Dirección General de Recursos Hídricos. Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural. Junta de Andalucía.	Sí
Delegación Territorial en Huelva de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía.	Sí
Servicio de Espacios Naturales Protegidos, Delegación Territorial en Huelva de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Junta de Andalucía.	Sí
Servicio de Espacios Naturales Protegidos, Dirección General de Espacios Naturales Protegidos de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Junta de Andalucía.	Sí
Delegación Territorial de Turismo, Cultura y Deporte en Huelva. Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Patrimonio Histórico. Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Junta de Andalucía.	No
Dirección General de Emergencias y Protección Civil. Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa. Junta de Andalucía.	Sí
Delegación Territorial en Huelva de la Consejería de Salud y Consumo. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Infraestructuras del Agua. Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural. Junta de Andalucía.	Sí
Ayuntamiento de Aljaraque.	No
Ayuntamiento de Huelva.	No
Ayuntamiento de Palos de la Frontera.	No
Ayuntamiento de Punta Umbría.	No
Ecologistas en Acción.	No
SEO/BirdLife.	No
WWF España.	No

## Dragado de mantenimiento de calados en aguas interiores del Puerto de Huelva

