

REC.ORDINARIO(c/d) núm.: 4434/2016

Ponente: Excmo. Sr. D. Octavio Juan Herrero Pina

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. María Jesús Pera

Bajo

Sala de lo Contencioso-Administrativo
Sección Quinta
Sentencia núm. 1003/2019

Excmos. Sres. y Excma. Sra.

D. José Manuel Sieira Míguez, presidente

D. Octavio Juan Herrero Pina

D. Juan Carlos Trillo Alonso

D^a. Inés Huerta Garicano

D. César Tolosa Tribiño

D. Francisco Javier Borrego Borrego

En Madrid, a 8 de julio de 2019.

Esta Sala ha visto el recurso contencioso administrativo n.º 4434/2016 interpuesto por la entidad WWF-ADENA, representada por la procuradora D.^a Celia Fernández Redondo y defendida por la letrada D.^a Ana Georgina Guerrero Ron, contra el Real Decreto 1/2016, de 8 de enero, por el que se aprueba la revisión de los Planes Hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Occidental, Guadalquivir, Ceuta, Melilla, Segura y Júcar y de la parte española de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Oriental, Miño-Sil, Duero, Tajo, Gadiana y Ebro, en lo que atañe al Plan Hidrológico del Guadalquivir. Ha sido parte demandada el abogado del Estado en la representación que legalmente ostenta de la Administración del Estado, La Autoridad Portuaria de Sevilla, representada por el procurador D. Luciano Rosch Nadal y defendida por el letrado D. Joaquín Vera Sánchez y la

Confederación de Empresarios de Sevilla (CES), con la misma representación procesal.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Octavio Juan Herrero Pina.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por la representación procesal de la entidad WWF-ADENA, se interpone recurso contencioso-administrativo contra el Real Decreto 1/2016, de 8 de enero, por el que se aprueba la revisión de los Planes Hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Occidental, Guadalquivir, Ceuta, Melilla, Segura y Júcar y de la parte española de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Oriental, Miño-Sil, Duero, Tajo, Guadiana y Ebro, en lo que atañe al Plan Hidrológico del Guadalquivir.

SEGUNDO.- Admitido a trámite el recurso contencioso-administrativo y reclamado el expediente administrativo, por escrito de 17 de marzo de 2016 se procedió a formalizar la demanda, en la que se solicita: “que se declare, por los motivos que hemos alegado, la ilegalidad del Artículo 1.1.g; Artículo 1.2. a) y b) y 1.3 con relación a la Memoria, Normativa con sus respectivos apéndices y disposiciones normativas del Anexo VII Real Decreto 1/2016, de 8 de enero, por el que se aprueba la revisión de los Planes Hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Occidental, Guadalquivir, Ceuta, Melilla, Segura y Júcar, y de la parte española de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Oriental, Miño-Sil, Duero, Tajo, Guadiana y Ebro, en los apartados que relacionados a continuación:

a) Art. 26.3 del Anexo VII, de las Disposiciones normativas del PHDG.

b) Apéndice 10.1.2. Objetivos medioambientales en las masas de agua superficiales de la categoría aguas de transición Anexo VII, Disposiciones normativas del PHDG que prorroga el cumplimiento de los objetivos de la

DMA respecto de las masas de agua ES050MSPF013213009 Cortas de la Isleta, Merlina, Punta del Verde y Vega de Triana, ES050MSPF013213007 Cortas de los Jerónimos, los Olivillos y Fernandina, ES050MSPF013213006 La Mata-La Horcada, ES050MSPF013213005 La Esparraguera-Tarfia, ES050MSPF013213004 Desembocadura Guadalquivir-Bonanza con motivo del dragado.

c) Apéndice 11. Nuevas modificaciones físicas o alteraciones consignadas en la Memoria del Plan Hidrológico de la Demarcación (exenciones art. 4.7) del Anexo VII, de las Disposiciones normativa del PHDG respecto de las masas de agua ES050MSPF013213009 Cortas de la Isleta, Merlina, Punta del Verde y Vega de Triana, ES050MSPF013213007 Cortas de los Jerónimos, los Olivillos y Fernandina, ES050MSPF013213006 La Mata-La Horcada, ES050MSPF013213005 La Esparraguera-Tarfia, ES050MSPF013213004 Desembocadura Guadalquivir- Bonanza, actuación Dragado de profundización del canal de navegación del Puerto de Sevilla, Horizonte 2016-2021.

d) Apartado 8.7 Condiciones para las nuevas modificaciones o alteraciones. Exenciones Artículo 4.7 DMA de la MEMORIA del PHDG respecto de las masas de agua ES050MSPF013213009 Cortas de la Isleta, Merlina, Punta del Verde y Vega de Triana, ES050MSPF013213007 Cortas de los Jerónimos, los Olivillos y Fernandina, ES050MSPF013213006 La Mata-La Horcada, ES050MSPF013213005 La Esparraguera-Tarfia, ES050MSPF013213004 Desembocadura Guadalquivir- Bonanza, actuación Dragado de profundización del canal de navegación del Puerto de Sevilla, Horizonte 2016-2021.

e) Ficha 5º del ANEJO 8 OBJETIVOS MEDIOAMBIENTALES Y EXENCIONES del PHDG.

f) Artículo 40 q) Anexo VII, de las Disposiciones normativas del PHDG.

g) Apéndice 15 Programa de Medidas de las Disposiciones normativa del Anexo VII del PHDG clave 19 “Medidas para satisfacer otros usos asociados al agua.”

h) Apartado 12 Programa de Medidas de la MEMORIA del PHDG respecto a las “Medidas para satisfacer otros usos asociados al agua”.

i) Tabla 12 del ANEJO 12 MEDIDAS PARA SATISFACER OTROS USOS ASOCIADOS AL AGUA del PHDG código Guadalquivir0554 Dragado de profundización del canal de navegación del puerto de Sevilla en el estuario del Guadalquivir.

Además se reconozca que la RESOLUCIÓN de 26 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «actuaciones de mejora en accesos marítimos al puerto de Sevilla», de la Autoridad Portuaria de Sevilla (BOE nº 236, de 2-10-2003) por lo que se refiere a la actuación de «la profundización y ensanche de prácticamente todo el tramo navegable del río Guadalquivir” es ilegal, por irrespetuosa con la evaluación exigida por la normativa comunitaria. Como consecuencia y con fundamento con lo dispuesto por el art. 6.2 DMA y con base en la jurisprudencia del TJUE que así lo permite citada en el FJ 4º de la demanda, este órgano jurisdiccional resuelva que la única medida apropiada para evitar que las excepciones de la DMA ocasionen un deterioro o alteraciones respecto de los objetivos de la Directiva Hábitats, es la realización de una nueva evaluación ambiental del proyecto.»

TERCERO.- Dado traslado para contestación, el Abogado del Estado y las demás partes recurridas argumentan en contra de las pretensiones del recurrente y solicitan la desestimación del recurso.

CUARTO.- Solicitado el recibimiento del pleito a prueba, por auto de 11 de julio de 2017, complementado por auto 21 de julio de 2017 se procedió al recibimiento solicitado y admisión de las pruebas que se estimaron

procedentes y, finalizado el periodo de prueba, se acordó dar traslado a las partes para conclusiones por el término de diez días y, formalizados los escritos correspondientes, quedaron conclusas las actuaciones, señalándose para votación y fallo la audiencia del día 2 de julio de 2019, en cuyo acto tuvo lugar, habiéndose observado las formalidades legales referentes al procedimiento.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Se impugna el Real Decreto 1/2016, de 8 de enero, por el que se aprueba la revisión de los Planes Hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Occidental, Guadalquivir, Ceuta, Melilla, Segura y Júcar y de la parte española de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Oriental, Miño-Sil, Duero, Tajo, Guadiana y Ebro, en lo que atañe al Plan Hidrológico del Guadalquivir, solicitándose en la demanda: “que se declare, por los motivos que hemos alegado, la ilegalidad del Artículo 1.1.g; Artículo 1.2. a) y b) y 1.3 con relación a la Memoria, Normativa con sus respectivos apéndices y disposiciones normativas del Anexo VII Real Decreto 1/2016, de 8 de enero, por el que se aprueba la revisión de los Planes Hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Occidental, Guadalquivir, Ceuta, Melilla, Segura y Júcar, y de la parte española de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Oriental, Miño-Sil, Duero, Tajo, Guadiana y Ebro, en los apartados que relacionados a continuación:

a) Art. 26.3 del Anexo VII, de las Disposiciones normativas del PHDG.

b) Apéndice 10.1.2. Objetivos medioambientales en las masas de agua superficiales de la categoría aguas de transición Anexo VII, Disposiciones normativas del PHDG que prorroga el cumplimiento de los objetivos de la DMA respecto de las masas de agua ES050MSPF013213009 Cortas de la Isleta, Merlina, Punta del Verde y Vega de Triana, ES050MSPF013213007

Cortas de los Jerónimos, los Olivillos y Fernandina, ES050MSPF013213006
La Mata-La Horcada, ES050MSPF013213005 La
Esparraguera-Tarfia, ES050MSPF013213004 Desembocadura Guadalquivir-
Bonanza con motivo del dragado.

c) Apéndice 11. Nuevas modificaciones físicas o alteraciones consignadas en la Memoria del Plan Hidrológico de la Demarcación (exenciones art. 4.7) del Anexo VII, de las Disposiciones normativa del PHDG respecto de las masas de agua ES050MSPF013213009 Cortas de la Isleta, Merlina, Punta del Verde y Vega de Triana, ES050MSPF013213007 Cortas de los Jerónimos, los Olivillos y Fernandina, ES050MSPF013213006 La Mata-La Horcada, ES050MSPF013213005 La Esparraguera-Tarfia, ES050MSPF013213004 Desembocadura Guadalquivir- Bonanza, actuación Dragado de profundización del canal de navegación del Puerto de Sevilla, Horizonte 2016-2021.

d) Apartado 8.7 Condiciones para las nuevas modificaciones o alteraciones. Exenciones Artículo 4.7 DMA de la MEMORIA del PHDG respecto de las masas de agua ES050MSPF013213009 Cortas de la Isleta, Merlina, Punta del Verde y Vega de Triana, ES050MSPF013213007 Cortas de los Jerónimos, los Olivillos y Fernandina, ES050MSPF013213006 La Mata-La Horcada, ES050MSPF013213005 La Esparraguera-Tarfia, ES050MSPF013213004 Desembocadura Guadalquivir- Bonanza, actuación Dragado de profundización del canal de navegación del Puerto de Sevilla, Horizonte 2016-2021.

e) Ficha 5º del ANEJO 8 OBJETIVOS MEDIOAMBIENTALES Y EXENCIONES del PHDG.

f) Artículo 40 q) Anexo VII, de las Disposiciones normativas del PHDG.

g) Apéndice 15 Programa de Medidas de las Disposiciones normativa del Anexo VII del PHDG clave 19 "Medidas para satisfacer otros usos asociados al agua."

h) Apartado 12 Programa de Medidas de la MEMORIA del PHDG respecto a las “Medidas para satisfacer otros usos asociados al agua”.

i) Tabla 12 del ANEJO 12 MEDIDAS PARA SATISFACER OTROS USOS ASOCIADOS AL AGUA del PHDG código Guadalquivir0554 Dragado de profundización del canal de navegación del puerto de Sevilla en el estuario del Guadalquivir.

Además se reconozca que la RESOLUCIÓN de 26 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «actuaciones de mejora en accesos marítimos al puerto de Sevilla», de la Autoridad Portuaria de Sevilla (BOE nº 236, de 2-10-2003) por lo que se refiere a la actuación de «la profundización y ensanche de prácticamente todo el tramo navegable del río Guadalquivir” es ilegal, por irrespetuosa con la evaluación exigida por la normativa comunitaria. Como consecuencia y con fundamento con lo dispuesto por el art. 6.2 DMA y con base en la jurisprudencia del TJUE que así lo permite citada en el FJ 4º de la demanda, este órgano jurisdiccional resuelva que la única medida apropiada para evitar que las excepciones de la DMA ocasionen un deterioro o alteraciones respecto de los objetivos de la Directiva Hábitats, es la realización de una nueva evaluación ambiental del proyecto.»

En defensa de sus pretensiones y señalando que el objeto del recurso se centra en la inclusión del Dragado del Río Guadalquivir dentro del Plan Hidrológico, por una parte como exención para alcanzar los objetivos de la Directiva 2000/60/CE, DMA (art. 26 y apéndice 11 de la normativa y anejo 8 de la Memoria) y, por otra, como parte del programa de medidas como una medida para satisfacer otros usos (art. 40 de la normativa, Anejo 12 de la Memoria), alega, tras un apartado preliminar en el que refiere la protección de un espacio emblemático como es el Parque Nacional de Doñana, como fundamentos de derecho:

Primero, que incorporar una actuación medioambientalmente discutida que pone en riesgo Doñana, es una decisión que no puede adoptar un Gobierno en funciones, argumentando sobre el alcance de la medida, anteponiendo el dragado al cumplimiento de los objetivos medioambientales ex art.4 DMA, la envergadura de la actuación y su coste medioambiental, que se aparta de las recomendaciones de la UNESCO recogidas en diversas decisiones y supone un alto riesgo de que España sea sancionada en el marco del expediente de infracción 2013/4192, Proyecto de Actuaciones de Mejora de los Accesos Marítimos al Puerto de Sevilla-Dragado del Canal de Navegación del Río Guadalquivir, señalando que las actuaciones preliminares datan del año 2000, por lo que no resulta urgente la incorporación en la planificación hidrológica 2015-2021.

En segundo lugar alega que no concurren las condiciones exigidas por la normativa para exceptuar el cumplimiento de los objetivos ambientales establecidas ex art. 39 RPH y 4.7 DMA y ni siquiera los propios criterios aprobados por la Administración contenidos en la Instrucción de la Dirección General del Agua de 19 de agosto de 2015, por la que se establecen los criterios y procedimientos para justificar los supuestos de exención al logro de los objetivos ambientales como consecuencia de nuevas modificaciones en las características físicas de una masa de agua superficial o alteraciones en el nivel piezométrico en las masas de agua subterránea, ya que:

a) No se adoptan todas las medidas factibles para paliar los efectos adversos en el estado de las masas de agua (art. 39.2.a RPH/4.7.a DMA), señalando que no son tales las establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental (resolución de 26 de septiembre de 2003 de la SGMA) relativa a un proyecto en conjunto y no de impactos sobre masas de agua, que además responde a planteamientos de hace 13 años.

b) No se hace una comparación entre los beneficios que supone el logro de los objetivos ambientales vs. los que supondrá el dragado para la salud pública, el mantenimiento de la seguridad humana y el desarrollo sostenible (art. 39.2.c RPH y 4.7.c DMA), señalando que el Anejo 8º se limita a

exponer beneficios para la salud humana, el mantenimiento de la seguridad humana y el desarrollo sostenible del dragado, sin compararlos con los beneficios conseguidos de alcanzarse los objetivos ambientales previstos por la DMA.

c) Son inciertas las razones invocadas por la Administración que justifican el deterioro o modificación de las aguas, cuestionando las que se reflejan en el Anejo 8º, como son permitir el paso de buques mayores y otras sobre la salud humana, seguridad pública o de interés público de naturaleza social o económica, deteniéndose en la protección del riesgo de inundaciones a cuyo efecto alega la falta de justificación de que el dragado contribuya a ello; minimizando los efectos del cambio de distribución del transporte del camión al buque respecto de la disminución de contaminación, costes de congestión y accidentalidad, así como las otras razones de naturaleza social o económica.

d) La valoración de que estamos ante una actuación de interés público superior debió conectarse con otro interés público en conflicto, la protección de Doñana.

e) No existe el análisis de “otros medios” medioambientalmente mejores exigido por el art. 39.2.d RPH, pues el PHDG recoge solo dos alternativas de las cuales una ni siquiera puede considerarse razonablemente posible.

En tercer lugar, frente a la afirmación del Anejo 8º en el sentido de que esta actuación no modifica sustancialmente el comportamiento hidrodinámico del río, no se afecta a las masas de agua situadas aguas abajo, alega que las modificaciones de las masas de agua admitidas ponen en peligro el logro de los objetivos medioambientales en otras masas, manteniendo que se trata de una formula ritual vacía de contenido y que las explicaciones que se ofrecen son contrarias a los documentos técnicos que admiten una repercusión negativa, con referencia al Dictamen de la Comisión Científica de noviembre de 2011 y su valoración en la sentencia de esta Sala de 26 de febrero de 2015, así como otros documentos al respecto.

Continua en la demanda argumentando en el sentido de que la excepción autorizada ex art. 4.7 DMA es irrespetuosa con la Directiva Hábitats y además no se garantiza el nivel de protección exigido ex art. 4.9 DMA, con incumplimiento de la jurisprudencia del TJUE, argumentando sobre los incumplimientos de la DIA de 2003 y señalando que para autorizar la excepción al cumplimiento de los objetivos de la DMA ex art. 4.7 DMA en términos respetuosos con la Directiva Hábitats es imprescindible realizar una nueva evaluación ambiental.

En quinto lugar se alega que la inclusión del dragado en el programa de medidas es contraria a la STS 26-2- 2015, rec. nº 323/2013, que resolvió que “el dragado no encaja en ningún tipo de medidas”.

Finalmente concluye alegando, en el apartado sexto de la demanda, que los principios de cautela, acción preventiva y de no regresión, aconsejan la desestimación del dragado como una actuación que permite la excepción al cumplimiento de los objetivos DMA así como su inclusión dentro del programa de medidas del PHDG por su afección al estuario y en prevención a cualquier afección al Parque Natural de Doñana.

Frente a ello el abogado del Estado sostiene que el Plan Hidrológico impugnado ha corregido los defectos apreciados en la sentencia de esta Sala de 26 de febrero de 2015, que anuló la anterior planificación de 2013 en cuanto a la actuación del dragado, incluyendo en el Anejo 8º entre los objetivos medioambientales y exenciones las modificaciones físicas en aguas superficiales que pueden dar lugar a las excepciones previstas en el art. 4.7 de la DMA, citando al respecto las asociadas al Dragado de las profundidades del canal de navegación del Puerto de Sevilla y, por otro lado, en cumplimiento de la referida sentencia, considera esta actuación no como una medida para la consecución de los objetivos medioambientales asociados a las diferentes masas de agua sino como una medida planificada por otra Administración que va a originar un conjunto de alteraciones o modificaciones en varias masas de

agua por motivos de interés público superior y cuyos beneficios no pueden conseguirse por otros medios.

Señala, frente al planteamiento de la parte, que el Plan Hidrológico aprobado no autoriza el dragado discutido sino que se limita a valorar que se cumplen las condiciones exigibles para la inclusión en el instrumento de planificación, sin que la actuación concreta pueda ser ejecutada ni licitada para lo cual es preciso que se siga el correspondiente procedimiento de evaluación ambiental y el resto de los trámites exigidos, como resulta de la explicación final de la evaluación contenida en el Anejo 8º y de la respuesta enviada por el MAEC el 14 de enero de 2016 a la Comisión, y que tampoco puede fundarse la impugnación en la nulidad de la DIA de 26 de septiembre de 2003. Rechaza la nulidad invocada por haberse aprobado el Real Decreto impugnado por un Gobierno en funciones, razonando que ello responde a motivos de urgencia y de interés general. Entiende que el plan hidrológico debe reflejar todas las actuaciones planificadas que afecten a las masas de agua, como es el Dragado del canal del Puerto de Sevilla, y que se justifica que los objetivos medioambientales se alcancen más tardíamente, considerando que los beneficios obtenidos con las modificaciones o alteraciones de la masa de agua, no puede conseguirse, por motivos de viabilidad técnica o de costes desproporcionados, por otros medios o medidas que constituyan una opción medioambiental significativamente mejor.

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Sevilla añade en su contestación a la demanda que la DIA de 26 de septiembre de 2003 ha sido ampliamente superada por los pronunciamientos de las Administraciones con competencia ambiental al respecto, rechaza cada una de las alegaciones de la recurrente que cuestionan las motivaciones incluidas en el PHDG y razona sobre el cumplimiento de las exigencias establecidas legalmente y su justificación en el planeamiento impugnado.

Abunda en semejante planteamiento la Confederación de Empresarios de Sevilla (CES), defendiendo la competencia del Gobierno en funciones para la inclusión del Dragado del río Guadalquivir en el Plan Hidrológico,

rechazando el alegado peligro del Dragado para la integridad de Doñana, señalando la errónea valoración por la recurrente de las razones de interés público contenidas en el PHDG y negando el supuesto incumplimiento de la sentencia de esta Sala de 26 de febrero de 2015.

SEGUNDO.- El primer motivo de impugnación viene a cuestionar la incorporación de una actuación medioambientalmente discutida que pone en riesgo Doñana, en cuanto considera que se trata de una decisión que no puede adoptar un Gobierno en funciones y ello tras señalar que no discute que un Gobierno en funciones puede aprobar el planeamiento general hidrológico para el ciclo 2015-2021. Planteamiento que no puede acogerse, pues supone desconocer que, como señala el art. 1.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, toda actuación sobre el dominio público hidráulico deberá someterse a la planificación hidrológica, de manera que la actuación de dragado en cuestión no puede disociarse del planeamiento, ha de integrarse en el mismo y como tal se sujeta al régimen de aprobación correspondiente, por lo que reconocida la capacidad del Gobierno en funciones para la aprobación del PHDG no resulta congruente negarla para integrar en el mismo la actuación en litigio.

En todo caso, cabe añadir que la capacidad del Gobierno en funciones para aprobar la planificación a que se refiere el Real Decreto 1/2016, de 8 de enero, ha sido cuestionada en otros recursos ya resueltos por esta Sala en las recientes sentencias dictadas, entre otros, en el recurso 4439/16 y el recurso 4711/16, interpuestos contra el mismo Real Decreto 1/2016, atendiendo al criterio sostenido en diversas sentencias y en concreto la más semejante de 27 de diciembre de 2017 (rec.5058/16), en el que se impugnaba el Real Decreto 389/16, que aprobó el Plan Director de la Red de Parques Nacionales.

Como entonces, partimos de la doctrina establecida por la Sala en la sentencia del Pleno de 2 de diciembre de 2005 (RC 161/2004), en relación con el artículo 21.3 de la LOFAGE:

A tal efecto se indica que «el Gobierno cesante debe seguir gobernando hasta que sea sustituido efectivamente por el nuevo. La Constitución es tajante, ordena al Gobierno que continúe ejerciendo sus funciones tras su cese y no excluye expresamente ninguna de entre las que quiere que sigan siendo ejercidas. Se comprende sin dificultad que España no puede quedarse sin Gobierno ni siquiera unas horas. También que el hecho de que no se establezcan constitucionalmente límites explícitos a la actuación del Gobierno en funciones no quiere decir que no existan pues la propia naturaleza de esta figura, cesante y transitoria, conlleva su falta de aptitud para ejercer la plenitud de las atribuciones gubernamentales. Sin embargo, el silencio del artículo 101 del texto fundamental sobre las eventuales restricciones del cometido del Gobierno en funciones después de haber impuesto su existencia e, incluso, el hecho de que no se remita a tal efecto a la Ley, a diferencia de lo que hace en otras hipótesis, nos han de advertir sobre el sumo cuidado con el que ha de afrontarse la tarea de definir qué es lo que no puede hacer».

Se valoran en dicha sentencia los distintos supuestos en que se produce la situación de un Gobierno en funciones, poniendo de manifiesto que puede darse el caso de permanecer en funciones durante un largo periodo de tiempo, circunstancia que concurre en este caso en el que la situación se prolongó desde octubre de 2015 a noviembre de 2016, y en cuanto al alcance de las limitaciones señala que, «La Constitución, ciertamente, no establece de modo expreso límites o restricciones a la actuación del Gobierno en funciones. No obstante, nos facilita el criterio para distinguir cuáles son los confines dentro de los que debe moverse, fuera de los casos en que la urgencia determine la necesidad de su intervención, pues la habilitación para resolver sobre estos últimos va implícita en la propia imposición de su existencia. El criterio al que nos referimos es el que resulta de la función constitucional del Gobierno. De la que ha de desempeñar el que está en plenitud de sus facultades tras haber completado el proceso de su formación. Esa función no es otra que la dirección de la política interior y exterior y, en estrecha relación con ella, la defensa del Estado. Esos son los cometidos con los que el artículo 97 de la Constitución singulariza la función gubernamental y para cuya realización atribuye al órgano Gobierno la dirección de la Administración Civil y Militar y le encomienda la función ejecutiva y la potestad reglamentaria...Pues bien, si esto es lo que debe hacer el Gobierno que se forma, es, al mismo tiempo, lo que no puede hacer el Gobierno en funciones porque el cese ha interrumpido la relación de confianza que le habilita para ejercer tal dirección y le ha convertido en un órgano cuya composición debe variar necesariamente en el curso de un proceso constitucionalmente regulado, de una duración necesariamente limitada en el tiempo, del que surgirá una nueva relación de confianza y un nuevo Gobierno.

Así, pues, el Gobierno en funciones ha de continuar ejerciendo sus tareas sin introducir nuevas directrices políticas ni, desde luego, condicionar, comprometer o impedir las que deba trazar el que lo sustituya. El cese priva a este Gobierno de la capacidad de dirección de la política interior y exterior a través de cualquiera de los actos válidos a ese fin, de manera que será preciso examinar, caso por caso, cuando surja controversia al respecto, si el discutido tiene o no esa idoneidad en función de la decisión de que se trate, de sus consecuencias y de las circunstancias en que se deba tomar».

Y desde estas consideraciones la referida sentencia delimita el concepto de “despacho ordinario de asuntos” en los siguientes términos:

«De cuanto acabamos de decir en el fundamento anterior se deduce que ese despacho no es el que no comporta valoraciones políticas o no implica ejercicio de la discrecionalidad. Tampoco el que versa sobre decisiones no legislativas, sino el que no se traduce en actos de orientación política.

De este modo entendida, o sea interpretada conforme a la Constitución, se despejan las dudas que pudiera ofrecer la conformidad con el texto constitucional de las normas legales que sujetan a límites la actuación del Gobierno en funciones cuando aquél no ha dispuesto expresamente ninguno. Por lo demás, situados en esta perspectiva, es posible apreciar que el mismo legislador asume esa interpretación porque en el apartado quinto del artículo 21 se preocupa por prohibir al Gobierno en funciones aprobar el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado (a) y presentar proyectos de ley al Congreso de los Diputados o, en su caso, al Senado (b). Es decir, la Ley prohíbe al Gobierno en funciones utilizar los principales instrumentos de orientación política, pues los Presupuestos Generales del Estado no son sino la traducción en términos de ingresos y gastos de la dirección política que el Gobierno quiere llevar a la práctica en el ejercicio de que se trate. Y las leyes que, según el Preámbulo de la Constitución, son la expresión de la voluntad popular y proceden casi exclusivamente de la iniciativa gubernamental, introducen en el ordenamiento jurídico las normas que responden a las orientaciones que prevalecen en el electorado y, por tanto, en las Cortes Generales. Por eso, son uno de los cauces típicos de expresión de la orientación política decidida por el Gobierno y asumida por las Cortes Generales.

A parecidos resultados conduce, por lo demás, el apartado sexto de este artículo 21 de la Ley 50/1997, que deja en suspenso las delegaciones legislativas mientras el Gobierno esté en funciones por haberse celebrado elecciones generales. Además, este apartado es relevante porque introduce en la regulación legal una diferencia de régimen jurídico en atención a la causa determinante de la entrada en funciones del Gobierno. Circunstancia esta que refuerza las consideraciones antes realizadas sobre la necesidad de examinar caso por

caso y asunto por asunto los que han de considerarse incluidos en el despacho ordinario y los que, por quedar fuera de él, no pueden ser abordados por el Gobierno en funciones de no existir urgencia o demandarlo el interés general contemplado en el artículo 21.3 de este texto legal. La aprobación del proyecto de Presupuestos Generales del Estado, el ejercicio de la iniciativa legislativa y la emanación de los decretos legislativos no son los únicos actos de orientación política prohibidos al Gobierno en funciones. La misma Ley 50/1997, en el apartado cuarto de su artículo 21, veda al Presidente en funciones proponer al Rey la disolución de una o de ambas cámaras de las Cortes Generales, presentar la cuestión de confianza o proponer al Rey la convocatoria de un referéndum consultivo, todos ellos actos de clara orientación política. Esto significa que la línea divisoria entre lo que el Gobierno en funciones puede y no puede hacer no pasa por la distinción entre actos legislativos y no legislativos, sino por la que hemos señalado entre actos que no conllevan dirección política y los que la expresan.

Por tanto, la misma Ley 50/1997 responde a los criterios que, a juicio del Pleno de la Sala, presiden la concepción constitucional del Gobierno en funciones. Criterios que, por lo demás, se confirman viendo las cosas desde otra perspectiva. En efecto, asumir la tesis del recurrente supondría situar al Gobierno de España en una posición de precariedad tal que podría impedir o dificultar que ejerciera los cometidos que la Constitución le ordena realizar, pues en pocos actos gubernamentales están ausentes las motivaciones políticas o un margen de apreciación.

En definitiva, el despacho ordinario de los asuntos públicos comprende todos aquellos cuya resolución no implique el establecimiento de nuevas orientaciones políticas ni signifique condicionamiento, compromiso o impedimento para las que deba fijar el nuevo Gobierno. Y esa cualidad que excluye a un asunto del despacho ordinario ha de apreciarse, caso por caso, atendiendo a su naturaleza, a las consecuencias de la decisión a adoptar y al concreto contexto en que deba producirse».

Pues bien, la aplicación de dichos criterios al caso y como ya señalamos en las sentencias de referencia citadas al principio, lleva a considerar, en primer lugar, que la aprobación del planeamiento se produjo en el ámbito de un largo periodo de Gobierno en funciones, que se inició con el Real Decreto 977/2015, de 26 de octubre (BOE del día 27), por el que se disolvieron el Congreso de los Diputados y el Senado y se convocaron elecciones generales, y terminó con la publicación del Real Decreto 417/2016, de 3 de noviembre, por el que serían nombrados los Ministros del nuevo Gobierno, tras haber sido precisa una segunda convocatoria electoral

mediante Real Decreto 184/2016, de 3 de mayo, periodo de tiempo en el que finalizaban los plazos establecidos para la adopción de la disposición impugnada.

En segundo lugar se trata de una revisión del planeamiento hidrológico que responde a la previsión legal de revisión sexenal establecida al efecto y en cumplimiento y persecución de los objetivos establecidos en la normativa comunitaria e interna, de manera que no responden a una iniciativa política del Gobierno ni a criterios de dirección política en la materia, sino que es la normativa aplicable la que orienta la política del agua, sin perjuicio del ámbito de discrecionalidad que en su desarrollo corresponda a quien ejerce la potestad reglamentaria, que no puede identificarse con el establecimiento de nuevas orientaciones políticas y que, por ello, como indica la sentencia del Pleno que se ha transcrito, no comporta la exclusión del ámbito del «despacho ordinario de asuntos».

Por las mismas razones las decisiones adoptadas en la norma impugnada no comprometen ni impiden las decisiones que en el ejercicio de sus funciones deba adoptar el nuevo Gobierno surgido de las elecciones generales, que, entre otros extremos, podía proceder a la derogación de la norma reglamentaria que nos ocupa y que este caso, incluso, fue del mismo signo político que en que aprobó la norma objeto de recurso.

Por todo ello y en estas circunstancias el Real Decreto impugnado, incluida la actuación de dragado cuestionada en este recurso, puede considerarse en el ámbito del “despacho ordinario de asuntos”, lo que determina la desestimación de esta primera causa de nulidad que se invoca por la parte recurrente.

TERCERO.- Los motivos de impugnación que se formulan en los apartados segundo a sexto de la demanda, que en síntesis se han referido en el primer fundamento de derecho, vienen a cuestionar la inclusión del Dragado del Río Guadalquivir dentro del Plan Hidrológico, por una parte como exención para alcanzar los objetivos de la Directiva 2000/60/CE, DMA (art. 26 y apéndice 11

de la normativa y anejo 8 de la Memoria) y, por otra, como parte del programa de medidas como una medida para satisfacer otros usos (art. 40 de la normativa, Anejo 12 de la Memoria), al entender que no se cumplen los requisitos establecidos al efecto por la referida Directiva (art. 4.7) y el art. 39.7 del Reglamento de la Planificación Hidrológica, aprobado por Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, que la incorpora al ordenamiento interno.

Conviene, por lo tanto, hacer referencia al marco normativo y los términos en que se produce su aplicación al caso.

Según dispone el indicado art. 39.7 RPH: «1. Bajo las condiciones establecidas en el apartado 2 se podrán admitir nuevas modificaciones de las características físicas de una masa de agua superficial o alteraciones del nivel de las masas de agua subterránea aunque impidan lograr un buen estado ecológico, un buen estado de las aguas subterráneas o un buen potencial ecológico, en su caso, o supongan el deterioro del estado de una masa de agua superficial o subterránea. Asimismo, y bajo idénticas condiciones, se podrán realizar nuevas actividades humanas de desarrollo sostenible aunque supongan el deterioro desde el muy buen estado al buen estado de una masa de agua superficial.

2. Para admitir dichas modificaciones o alteraciones deberán cumplirse las condiciones siguientes:

a) Que se adopten todas las medidas factibles para paliar los efectos adversos en el estado de la masa de agua.

b) Que los motivos de las modificaciones o alteraciones se consignent y expliquen específicamente en el plan hidrológico.

c) Que los motivos de las modificaciones o alteraciones sean de interés público superior y que los beneficios para el medio ambiente y la sociedad que supone el logro de los objetivos medioambientales se vean compensados por los beneficios de las nuevas modificaciones o alteraciones para la salud pública, el mantenimiento de la seguridad humana o el desarrollo sostenible.

d) Que los beneficios obtenidos con dichas modificaciones o alteraciones de la masa de agua no puedan conseguirse, por motivos de viabilidad técnica o de costes desproporcionados, por otros medios que constituyan una opción medioambiental significativamente mejor.»

Pues bien, el planeamiento impugnado, haciendo uso de tales previsiones contempla en el Apéndice 11 varias actuaciones que suponen nuevas modificaciones físicas o alteraciones de masas de agua, entre las que figura el dragado de profundización del canal de navegación del Puerto de Sevilla, a las que se refiere el art. 26 de la Normativa del PHG en los siguientes términos: «1.Los casos en que el Plan Hidrológico prevé la ejecución de actuaciones que supongan la materialización de nuevas modificaciones o alteraciones que conlleven el deterioro del estado de una o varias masas de agua como consecuencia de una nueva modificación o alteración de sus características físicas, que resultan justificables, cumpliendo las condiciones establecidas en el art 39.2 del RPH, aunque impiden el logro de los objetivos ambientales conforme a lo previsto en el artículo 92 bis del TRLA, son los que se identifican en el apéndice 11 y quedan documentados en fichas sistematizadas incluidas en el anejo 8 de la Memoria del Plan.

2. En el resto de casos, esto es, las nuevas modificaciones o alteraciones no previstas en el Plan Hidrológico, se observará lo previsto en el artículo 2 del Real Decreto aprobatorio, de manera que se acredite el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 39.2 del RPH. La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir llevará un registro de las nuevas modificaciones o alteraciones del estado de las masas de agua.

3. El análisis recogido en la ficha nº5, incorporada en el anejo 8 a la Memoria, referida al “Dragado de profundización del canal de navegación del Puerto de Sevilla en el estuario del Guadalquivir”, valora todos los condicionantes señalados en el apartado1. En todo caso, su diagnóstico no puede interpretarse como vinculante; las actuaciones que describe deberán ajustarse a cuantos pronunciamientos administrativos y judiciales las condicionen.»

Se trata de determinar si la justificación que el PHG recoge para la inclusión en el mismo del Dragado del Río Guadalquivir, cumple y satisface las exigencias establecidas en los citados preceptos. A tal efecto y como ya se señala en la sentencia de esta Sala de 26 de febrero de 2015 (rec.323/13) – que anuló el anterior planeamiento por la falta de justificación de los motivos que determinaban las modificaciones o alteraciones de las masas de agua que

conlleva el referido dragado y que aquel planeamiento aplazaba a un momento posterior- a la hora de determinar el grado de intensidad de la justificación que procede en este caso, conviene tener en cuenta «que son pocos los lugares que gocen de una protección medioambiental superior al Parque de Doñana.

En el plano internacional, en el año 1980 la Unesco clasifica el parque como Reserva de la Biosfera, en 1982 se incluye en la lista de humedales de la Convención relativa a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas, conocida como Convenio Ramsar, y en 1994 se declara Patrimonio de la Humanidad.

En el plano europeo, fue declarado, en el año 1988, Zona de Especial Protección de las Aves (ZEPA). Fue Incluido en la propuesta de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), conforme a la Directiva 92/43/CE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, y luego Directiva 97/62/CE del Consejo, de 27 de octubre de 1997, formando parte de la Red Natura 2000., por ser Zona de Especial Conservación (ZEC).

En nuestro derecho interno tiene la máxima protección ambiental tanto por normas estatales como por las autonómicas de Andalucía, que no hace al caso detallar. Ejemplo simplemente de lo señalado son el Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN), y el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG), que afectan al sitio de Doñana.»

En la misma línea, tal justificación ha de ponerse en relación con el alcance de los riesgos que comporta el dragado en cuestión, que ya se ponían de manifiesto en la referida sentencia, señalando que “en la denominada “propuesta metodológica para diagnosticar y pronosticar las consecuencias de las actuaciones humanas en el estuario del Guadalquivir”, realizado por el Centro Superior de Investigaciones Científicas, que consta en el expediente administrativo, y en el Dictamen de la Comisión Científica, que no aparece en el expediente.

Son muchos los reparos que ambos informes oponen a la realización en este momento del dragado, baste con citar lo que concluye el dictamen de la Comisión Científica al declarar que <<El dragado de profundización propuesto en el proyecto "Actuaciones de mejora en accesos marítimos al puerto de Sevilla" no es recomendable en la situación actual, por repercutir negativamente en la dinámica, morfología y biodiversidad del estuario y por lo tanto de Doñana, por no mejorar la situación frente a procesos extremos (turbidez y salinidad) y limitar severamente la capacidad de minimizar su duración y sus efectos. (...) En una situación diferente, una vez se haya puesto en marcha una gestión integral del estuario y se acometan actuaciones que permitan, entre otros, recuperar llanuras mareales, reconectar los brazos del río con el cauce principal, aumentar y mejorar los aportes de caudales de agua dulce, reducir

el aporte de sedimentos, nutrientes y pesticidas desde la cuenca del Guadalquivir, y una vez que se haya comprobado que el estuario ha mejorado su funcionalidad, podrá volver a evaluarse la posibilidad de un dragado de profundización en el estuario.>> Y añade que << dado que en la situación actual el dragado de profundización se ha demostrado incompatible con la conservación del estuario y por lo tanto de Doñana, recomendamos que se desestime definitivamente el dragado de profundización y que de mantener la Autoridad Portuaria de Sevilla su voluntad de realizar dicho dragado, inicie un nuevo procedimiento de EIA una vez las condiciones en el estuario hayan mejorado.>>>

Lo que en este momento supone, además, justificar que la situación ha cambiado y se han acometido las actuaciones necesarias y comprobado que la funcionalidad del estuario ha mejorado y permite evaluar la posibilidad del dragado.

Pues bien, la justificación del PHG se plasma en el Apéndice 6 del Anejo 8 de la Memoria, que conviene reproducir y que comienza describiendo las características del Puerto de Sevilla, como «único puerto fluvial del sistema portuario español, al que se accede a través de un tramo de 90 km del río Guadalquivir, la Eurovía Guadalquivir E-60.02. Su situación geográfica enclavado en la principal área metropolitana del sur de la Península y las posibilidades de navegación marítima hasta sus instalaciones suponen una clara ventaja competitiva y ambiental, sustituyendo el transporte terrestre (fundamentalmente por carretera) por el modo marítimo, mucho más eficiente tanto a nivel de coste económico como desde el punto de vista ambiental. En este sentido, cabe señalar que los tres principales puertos europeos (Rotterdam, Amberes, Hamburgo) son también puertos marítimos interiores, con calados muy superiores al Puerto de Sevilla.

El Puerto de Sevilla ha sido históricamente un puerto con un alto nivel de actividad que ha contribuido de forma muy importante al desarrollo socioeconómico de su entorno, para el que supone un nodo estratégico fundamental. Prueba de ello es la inclusión del puerto y su vía navegable en la Red Básica (Core Network) dentro de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), aprobada por la UE.

La evolución de las últimas décadas experimentada por el sector naviero ha mostrado una tendencia muy clara a buques de tamaños cada vez mayores, con el objetivo de aumentar la eficiencia energética y reducir costes de transporte por economía de escala. Sin embargo, el tamaño de los buques que acceden al Puerto está limitado por la profundidad de la vía navegable, inscrita en el cauce del Guadalquivir y cuyas condiciones no han evolucionado desde mediados del siglo pasado.

Este aspecto condiciona enormemente la viabilidad a largo plazo de la actividad portuaria en Sevilla, debido al encarecimiento relativo del flete, que deriva en primera instancia al desvío de las cadenas logísticas por otros puertos sustituyendo el buque por el camión hasta Sevilla y en segunda instancia en la deslocalización de las industrias y la actividad económica que se abastecen y opera desde el puerto ante el su pérdida de competitividad, con la repercusión que ello tiene sobre el mantenimiento y creación de puestos de trabajo.»

Señala que, «en el año 2000 se planteó un programa de mejora del acceso marítimo al puerto, consistente en la ejecución de una nueva esclusa, que sustituyese a la ejecutada en la década de 1950 y la profundización y ensanche de la vía navegable, siendo ambientalmente viable cumpliendo las condiciones incluidas en la DIA (Resolución de 26 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de MedioAmbiente), por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto “actuaciones de mejora en accesos marítimos al puerto de Sevilla”. Así en el año 2011 entró en servicio la esclusa “Puerta del Mar”, estando pendiente de ejecución la actuación en la vía navegable.

El proyecto consiste en la profundización y ensanche selectivo de la canal de navegación Eurovía Guadalquivir E.60.02 en los tramos necesarios para asegurar una profundidad mínima de 8 metros y una anchura de 85 m. En este sentido hay que señalar que la anchura media del cauce oscila entre los 800 metros del tramo inicial junto a la desembocadura a los 300 metros en el tramo final, siendo el calado medio de la vía navegable de 7 metros.

La ejecución del proyecto permitirá el cambio del tamaño del buque, adaptándolo al estándar de la flota que realiza transporte intraeuropeo, pasando de buques de 5.000 – 8.000 DWT (capacidad de carga) a 15.000 – 20.000 DWT, lo que supondrá una reducción del coste flete por tonelada en aproximadamente un 20%.»

Precisa que se trata de un proyecto en elaboración y actuación no iniciada, así como las masas de agua afectadas, que coinciden con las señaladas en el Apéndice 11 de la normativa del PHG, estableciendo la observación en el sentido de que la actuación propuesta podría repercutir negativamente en la dinámica, morfología y biodiversidad del estuario si no se llevan a cabo las medidas propuestas.

Seguidamente procede a examinar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el art. 4.7 de la DMA, comenzando por la adopción de las medidas factibles para mitigar el impacto adverso sobre las masas de agua,

refiriéndose a las establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental (Resolución de 26 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente), señalando que «el principal impacto generado por la actuación del dragado de profundización consiste en la modificación del régimen hidrodinámico del río y, por tanto, de las condiciones físico químicas (salinidad, turbidez, etc.) del agua. No obstante, los estudios realizados durante el proceso de Evaluación de Impacto Ambiental, como el Informe “Propuesta metodológica para diagnosticar y pronosticar las consecuencias de las actuaciones humanas en el estuario del Guadalquivir” encargado por la Autoridad Portuaria de Sevilla al CSIC y presentado en septiembre de 2010, muestran que un mayor calado en el canal de navegación generaría un estuario menos asimétrico, aumentando la vaciante, generando menor turbidez y una mayor columna de agua, y tendría poco efecto sobre la salinidad, pero generaría una gran inestabilidad en las márgenes y una serie de problemas asociados en el estuario y en la costa, por lo que se han propuesto y se vienen realizando una serie de medidas para paliar estos efectos.

En este sentido, se articula un Programa de Seguimiento Ambiental del estuario del Guadalquivir como eje vertebrador que permita poner de manifiesto la evolución de los procesos más sensibles a lo largo de las distintas fases del proyecto, comprobar la eficacia de las medidas preventivas y correctoras propuestas, identificar impactos no previstos, y donde se integren todos los condicionados que resulten de aplicación.

Durante la Fase preoperacional se han finalizado las siguientes actuaciones:

- Caracterización preoperacional de los sedimentos realizada en abril de 2013 en base a las Recomendaciones para la Gestión de Material Dragado en Puertos Españoles del CEDEX.

- Proyecto de construcción de vaciaderos terrestres, que incluye la prospección arqueológica superficial de los terrenos que vayan a ser utilizados como vaciaderos y el control arqueológico de los movimientos de tierras.

- Plan de restauración de los vaciaderos, cuyo objetivo es la evaluación de las opciones de gestión para el material de dragado, definiendo los usos finales para cada vaciadero.

- Plan de Emergencia de los vaciaderos terrestres.

- Proyecto constructivo de protección de las márgenes del río frente a la erosión. Se han redactado dos proyectos: “Proyecto constructivo de defensa de la margen derecha del río Guadalquivir en el Parque Nacional de Doñana” (octubre de 2014) y “Proyecto constructivo de

defensa de márgenes del río Guadalquivir en el tramo Esclusa Puerta del Mar-La Esparraguera” (febrero de 2015).

- Programa de vigilancia ambiental del vertido de materiales al mar, encaminado, por un lado, a garantizar las condiciones de navegabilidad y seguridad marítima; y por otro, a monitorizar la calidad hidrológica durante el proceso de vertido.

- Campañas preoperacionales de control de la salinidad y medidas de la calidad del agua.

- Estudio de la fauna afectada por el proyecto en el estuario del Guadalquivir, centrado en la identificación de los posibles impactos detectados sobre la fauna y en la caracterización de los principales grupos faunísticos potencialmente más sensibles a este tipo de perturbaciones.

- Batimetrías iniciales de las playas de Bajo de Guía y de la Jara, así como de la zona de vertido en mar abierto para el periodo 2002-2013.

Por otro lado, para la Fase constructiva se prevén hasta la fecha las siguiente medidas de mitigación de los impactos identificados:

- Protocolo de actuación para el seguimiento de las medidas preventivas y correctoras para la fauna. Tiene como objetivo garantizar que las actuaciones del dragado de profundización no inciden significativamente sobre la fauna, y que la magnitud de los impactos previstos no superan, en ningún caso, los umbrales de compatibilidad de la obra.

- Programa de Vigilancia Ambiental. Fase de construcción. Comprende todas las medidas y controles a ejecutar durante las operaciones de dragado, construcción o adecuación de vaciaderos terrestres y el vertido de los materiales dragados, tanto en los vaciaderos terrestres como en mar abierto; haciendo especial mención al control de la calidad de las agua, así como al seguimiento y estudio de la fauna afectada por las obras.

Finalmente, en la Fase de funcionamiento se elabora un Plan de Seguimiento Ambiental del Estuario, que comprende todas las medidas y controles a ejecutar durante los dragados de mantenimiento a 20 años, así como el seguimiento batimétrico de las playas, el seguimiento de la calidad de las masas de agua (incluyendo el control de la salinidad), el comportamiento de las defensas proyectadas para la protección de márgenes (Parque Nacional de Doñana y tramo Esclusa Puerta del Mar-La Esparraguera), y el desarrollo de los distintos vaciaderos según los usos finales propuestos. Como parte fundamental de este Plan de Seguimiento, se ha diseñado un Protocolo de actuación para el seguimiento de la fauna del

estuario, que permite obtener conclusiones acerca de la evolución de los principales grupos faunísticos, sus tendencias futuras y los principales agentes de riesgo; así como la identificación de posibles impactos no previstos y la propuesta de medidas para su minimización o corrección.

Adicionalmente, la Autoridad Portuaria de Sevilla está llevando a cabo una serie de actuaciones y proyectos de investigación con la colaboración y cooperación de la Universidad de Sevilla:

- Estudios y seguimiento ambiental de dragados de mantenimiento. Implementación de la metodología BACI.

- Construcción de un nuevo laboratorio para experimentación en ambientes controlados en investigaciones relacionadas con especies protegidas y sobre el efecto de la turbidez en especies pelágicas y bentónicas.

- Estudio del bentos y descriptores especializados para la implementación de la DMA en estuarios.

- Estudios y seguimiento de dragados de mantenimiento. Implementación de la metodología BACI.

- Instalación y seguimiento de estaciones centinela para la monitorización ambiental del cambio climático y la dinámica sedimentaria.

- Estudio de la avifauna y vegetación riparia vinculada a las orillas del Guadalquivir.

- Estudio del plancton (ictioplancton y carcinoplancton) en el estuario.

- Estudio sedimentológico del estuario del Guadalquivir e interpretación evolutiva de la morfodinámica del río.

- Modelo de simulación del comportamiento hidrodinámico y sedimentario.

- Sistema de sensorización (salinidad, turbidez, marea, meteorológicos y otros parámetros ambientales).

Además, se ha de resaltar que esta actuación es reversible, ya que requiere de dragados de mantenimiento anuales que en caso de no realizarse retrotraería el cauce a la

situación previa al dragado; por lo que en todo caso, no se producirían impactos ambientales permanentes.

Finalmente cabe mencionar aquí otra serie de medidas que contempla el Plan Hidrológico de la demarcación del Guadalquivir y que están encaminadas a la protección y conservación del estuario del Guadalquivir y por extensión al Parque Nacional de Doñana:

- Restauración y protección de márgenes en el estuario del Guadalquivir (Guadalquivir0551).
- Estudio de caudales ecológicos en el estuario (Guadalquivir0473).
- Desarrollo del Plan Especial del Estuario del Guadalquivir por el grupo de trabajo creado a tal efecto.»

Por lo que se refiere a las razones que justifican la modificación, su interés público superior, por referencia a la salud humana, seguridad pública y otras razones de naturaleza social o económica, señala que, «en primer lugar, el dragado de profundización mejorará la capacidad de circulación de las avenidas, reduciendo la superficie con riesgo de inundación.

Las actuaciones contempladas en el presente proyecto consisten en habilitar la entrada al puerto para buques de mayores dimensiones de las actuales; que supondrá la reducción del coste del flete por tonelada transportada aproximadamente en un 20% (ver tabla adjunta) y suponiendo por tanto un aumento de la competitividad del Puerto de Sevilla, necesario para el mantenimiento en el medio/largo plazo de su actividad.

Así, su ejecución resultará en un incremento de la cuota de transporte marítimo en el reparto que modela del tráfico de mercancías desde/hacia Sevilla frente al transporte terrestre, fundamentalmente la carretera. Este cambio en la distribución modal a favor del buque frente al camión redundará en los siguientes beneficios:

- La reducción de las externalidades del transporte por el trasvase de mercancía de carretera a buque supondrá: disminución de la contaminación atmosférica, disminución de los costes de congestión y disminución de la accidentalidad.

Por otro lado, el impacto de la disminución de coste de transporte en la economía regional supondrá:

- Incremento de la rentabilidad de las empresas que importan/exportan por el Puerto de Sevilla. Una reducción del flete afectará positivamente en su competitividad, pudiendo por tanto atender a nuevas oportunidades de negocio que en su caso redundaría en un incremento de su actividad y por tanto del empleo.»

Señala que «los beneficios para la salud humana, para el mantenimiento de la seguridad humana o para el desarrollo sostenible que suponen las nuevas modificaciones o alteraciones superan a los beneficios para el medio ambiente y la sociedad de alcanzar los objetivos ambientales.

En relación a este aspecto, los importantes beneficios que se derivan de esta actuación se fundamentan en el cambio en el reparto modal del transporte, incrementando la cuota del transporte marítimo en detrimento de la carretera.

La metodología de cálculo de los efectos ambientales que se emplea habitualmente en los estudios de transporte se basa en el cálculo de las externalidades de cada modo de transporte, habiéndose establecido herramientas para análisis comparativo de los distintos modos basados en la monetización de los efectos que producen. Con la referencia empleada del documento "Update of the Handbook on External Costs of Transport" (Comisión Europea, 2014), los valores obtenidos para los distintos efectos son los que se presentan a continuación:

Tte. carretera Tte. marítimo

Valor Unidad Valor Unidad

Costes de congestión 0,6835 €/vkm 0,0000

Costes por accidentalidad 0,0194 €/vkm 0,0000

Costes por contaminación atmosférica 0,0755 €/vkm 8,1389 €/buque y k

Costes por ruido 0,0183 €/vkm 0,0000

Costes por contribución al cambio climático 0,0755 €/vkm 1,6170 €/1.000 tkm

Costes generados por los procesos logísticos 0,0323 €/vkm 0,6468 €/1.000 tkm

A partir de estos valores, se ha realizado un análisis comparativo entre dos trayectos alternativos: transporte directo en buque hasta el Puerto de Sevilla y el análogo por carretera desde otro puerto alternativo cercano (situado a 100 km) hasta Sevilla.

Así, tomando una carga de 24 t para el camión, lo que supone un valor muy conservador (ya que esa sería la máxima carga que podría transportar) y tomando una capacidad de transporte para un buque de 10.000 t como ejemplo, se comprueban las ventajas en cuanto a costes externos del transporte marítimo frente al transporte por carretera: reducción de las externalidades en un valor cercano al 90%.

La reducción del transporte por carretera, además de la reducción de costes directos y de los impactos sociales negativos ya calculada (externalidades), supone una reducción de la cantidad de combustible empleado. También se reduce el uso de combustible por el menor número de escalas producidas en el caso del tráfico de contenedores y carga rodada, y la nueva distribución de tamaño de buques en las otras dos cadenas analizadas. Así, con la ejecución del proyecto, se producirían reducciones de consumo de 10.957 t anuales, subrayándose la disminución de la siniestralidad por carretera y el coste de mantenimiento de las mismas. Al respecto, se destaca el reciente informe elaborado por Mc Valnera, S.L.U. relativo a «Análisis de alternativas para el desarrollo del sector marítimo en el Puerto de Sevilla».

Por lo que se refiere a las alternativas consideradas, 0 no actuación, 1 profundización del canal de navegación actual y 2 ejecución de un nuevo canal (canal Sevilla-Bonanza) y la elección de la alternativa 1, señala que, «la Alternativa 0 no se ejecuta ninguna actuación y no se resuelven los problemas de acceso de buques mayores, por lo que la pérdida de competitividad frente a otros corredores logísticos implicará, no solo un estancamiento de la actividad, sino un aumento de la cuota del transporte de carretera, con el consiguiente incremento de las externalidades (tanto ambientales como para la seguridad humana).

Con la Alternativa 2 aunque se mejoraría notablemente el acceso al puerto independizándolo del cauce del Guadalquivir, su ejecución obligaría a una nueva traza atravesando terrenos de cultivo e instalaciones productivas (piscifactorías) del Bajo Guadalquivir y terrenos de alto valor ecológico con protección ambiental (margen este del Parque Natural de Doñana). Así mismo, su coste sería desproporcionado, al incluir no solo la ejecución del canal sino también requeriría de la ejecución de una nueva esclusa en su extremo sur, por lo que se trata de una solución de muy compleja ejecución y de elevado coste económico (superior en una primera aproximación a los 700 millones de euros).

Con la Alternativa 1 se habilita el acceso de los buques que actualmente se emplean en el tráfico europeo, eliminando gran parte de las restricciones del puerto y aumentando su competitividad. Por otro lado, pese a que el principal impacto generado por la actuación del dragado de profundización consiste en la modificación del régimen hidrodinámico del río, su efecto sobre las masas de agua sería muy moderado gracias a las medidas que se han propuesto y se vienen realizando, mejorando incluso algunos de los parámetros actuales como la renovación de las aguas estuarinas, la capacidad de circulación de las avenidas e incluso las condiciones de turbidez y salinidad. Finalmente, a diferencia de la Alternativa 2, esta actuación sería reversible, pudiéndose restaurar los perfiles de la ría mediante los dragados de mantenimiento.

La actuación propuesta no repercutirá negativamente en la dinámica, morfología y biodiversidad del estuario al llevarse a cabo las medidas propuestas, por lo que los objetivos de las masas de agua afectadas no cambiarán.

Dado que esta actuación no modifica sustancialmente el comportamiento hidrodinámico del río, no se afecta a las masas de agua situadas aguas abajo. En todo caso, nunca se comprometería permanentemente los objetivos ambientales, al tratarse de una actuación reversible.»

Añade en relación con los espacios protegidos, que «gran parte de la de actuación se ubica dentro del espacio protegido de la Red Natura 2000, el LIC ES6150019 “Bajo Guadalquivir”, lugar importante para varios peces de la Directiva 92/43/CEE. Por otro lado, también podrá verse afectado el LIC/ZEPA ES0000024 “Doñana” dado que se parte de que la navegación por el estuario produce una erosión significativa de las márgenes en determinados tramos, por lo que se ha previsto acometer las obras de protección de las mismas (medida Guadalquivir0551 incluida en el Plan Hidrológico) antes de que puedan acceder al puerto los buques para los que está diseñada la obra de profundización y ensanche de la canal de navegación.

El ámbito de estudio incluyen varios Hábitats de Interés Comunitario del Anexo I de la Directiva 92/43/CEE:

- 2250 Dunas marítimas de las costas mediterráneas. Hábitat prioritario y no ligado con el medio acuático.

- 1420 Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (*Sarcocornetea fruticosi*). Hábitat no prioritario y ligado con el medio acuático.

- 1320 Pastizales de Spartina (*Spartinion maritimae*). Hábitat no prioritario y ligado con el medio acuático.

- 1150 Lagunas costeras. Hábitat prioritario y ligado con el medio acuático.

- 1130 Estuarios. Hábitat no prioritario y ligado con el medio acuático.»

Finalmente se recoge una explicación final de la evaluación, señalando que:

«Mediante la Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 26/02/2015 se declaró la nulidad del Plan Hidrológico de la demarcación hidrográfica del Guadalquivir (Real Decreto 355/2013, de 17 de mayo, por el que se aprueba el Plan Hidrológico de la demarcación hidrográfica del Guadalquivir) en aquellos apartados que concernían a la actuación del dragado de profundización debido a que los motivos de las modificaciones de agua no se consignaron y ni explicaron específicamente en el Plan del Primer Ciclo de Planificación 2009-2015: artículo 11 de la Normativa, apartados 1 y 4; apartado 7.5 de la Memoria; apartado 6.3 del anejo 8 de la Memoria; apartado 5.2.11 del anejo 10 de la Memoria; y también en aquellos en los que se consideraba al dragado como una medida complementaria del Plan Hidrológico: apéndice 2.2.10 del apéndice II del programa de medidas, anejo 10.

Para el presente Ciclo de Planificación, se ha eliminado esta actuación del listado de medidas complementarias del Programa de Medidas, a excepción de las obras destinadas a mitigar los efectos del dragado de profundización, y se ha revaluado conforme a la nueva información disponible, concluyéndose que los beneficios obtenidos por la nueva modificación de las masas citadas anteriormente son de interés público superior y, además, los perjuicios para el medio ambiente y la sociedad que supondría el cambio en los objetivos establecidos se ven compensados por los beneficios de naturaleza social y económica (mejora competitiva del Puerto de Sevilla, crecimiento del empleo, desarrollo de la ciudad de Sevilla y su entorno, disminución de la siniestralidad del transporte por carretera, etc.) y por los beneficios de las nuevas modificaciones para el mantenimiento de la seguridad humana (mejora de la capacidad de desagüe de las avenidas).

Por otro lado, los beneficios obtenidos con dichas modificaciones no pueden conseguirse, por motivos de viabilidad técnica y de costes desproporcionados, por otros medios que constituyan una opción medioambiental significativamente mejor.

Por lo tanto, la actuación de dragado de profundización del canal de navegación del puerto de Sevilla en el estuario del Guadalquivir se ajusta a lo establecido en el 4(7) de la DMA

y artículo 39 del Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Planificación Hidrológica.

La inclusión de la actuación en el Plan Hidrológico es una condición necesaria, pero no suficiente y que no exime al promotor del cumplimiento de todas las condiciones que se deriven del procedimiento de evaluación ambiental llevado a cabo (Resolución de 26 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente) y otros condicionantes que puedan establecerse en base a otra normativa vigente. Asimismo, deberán tenerse en cuenta las conclusiones del Dictamen de Noviembre de 2010 de la Comisión Científica para el Estudio de las Afecciones del Dragado del Río Guadalquivir, prevista en el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental.»

Evaluación que se reproduce en el capítulo 8.7 de la Memoria.

CUARTO.- La anterior reproducción en sus propios términos de la incorporación al planeamiento impugnado de la actuación de dragado controvertida pone de manifiesto, ya en sus propias conclusiones o explicación final, que no se reflejan con la necesaria precisión todas las condiciones que han de cumplirse para llevar a cabo la actuación de dragado en cuestión, remitiéndose a las condiciones que deriven del procedimiento de evaluación ambiental de la resolución de 26 de septiembre de 2003, que no se identifican y concretan y que ,además, según se recoge en la contestación a la demanda, ha sido superada por los propios actos de las Administraciones con competencia ambiental y el propio Ministerio de Fomento y Autoridad Portuaria de Sevilla, recogiendo, incluso, la respuesta dada por el Estado Español a la Unesco en diciembre de 2016, señalando que “a la vista de las conclusiones del Comité Científico, los fundamentos de la sentencia del Tribunal Supremo, la posición del Comité del Patrimonio Evaluación de los órganos de gestión y participación de la Propiedad, el proyecto no podrá seguir adelante”. Lo mismo sucede con la remisión al Dictamen de Noviembre de 2010 de la Comisión Científica para el Estudio de las Afecciones del Dragado del Río Guadalquivir. Sin que en ningún caso se refiera la toma en consideración de los riesgos que se ponían de manifiesto en tales documentos y que fueron advertidos en la sentencia de 26 de febrero de 2015 y menos aún se justifique que se han llevado a cabo las actuaciones indicadas en la misma, para lograr la mejora de la funcionalidad del estuario, que permita plantear y evaluar la posibilidad del

dragado. La falta de una evaluación concreta y precisa de las medidas necesarias para llevar a cabo el pretendido dragado en relación con los concretos riesgos que conlleva, para los objetivos medioambientales de las masas de agua afectadas y el parque de Doñana, se desprende, igualmente, de la redacción del art. 26.3 de la normativa del PHG, cuando establece que las “actuaciones que describe deberán ajustarse a cuantos pronunciamientos administrativos y judiciales las condicionen”, expresión que resulta superflua como genérico sometimiento al resultado de los correspondientes controles administrativos y judiciales y que refleja una imprecisión en las medidas y la ausencia del necesario contraste con los efectos y riesgos que el dragado representa para el ecosistema afectado y que resultan de los informes emitidos, limitándose el planeamiento a referir una serie de medidas a realizar, planificadas, en estudio, de seguimiento, así como consideraciones sobre los efectos de salud pública, seguridad pública y otras de naturaleza social y económica, las alternativas consideradas y los beneficios obtenidos, con una genérica e imprecisa referencia a los negativos efectos medioambientales, que minimiza sin una fundamentación que resulte respaldada por informes o documentos contrastados.

En conclusión, la justificación de la concurrencia de las condiciones exigidas por el art. 39 RPH (art. 4.7 DMA) para admitir las modificaciones o alteraciones que comporta el dragado que se pretende, requiere el mayor grado de intensidad atendiendo a la especial protección medioambiental del Parque de Doñana y los riesgos que la actuación supone para la funcionalidad del mismo, que ya han sido valorados en informes previos y considerados por esta Sala en sentencia de 26 de febrero de 2015, acreditando en su caso que dicha situación del estuario ha mejorado y permite la actuación del dragado en las condiciones legalmente establecidas, lo que exige que por la Administración se lleve a cabo una valoración precisa y circunstanciada de las condiciones establecidas (medidas paliativas, motivos de las modificaciones, interés público superior y compensación de los beneficios medioambientales e imposibilidad de consecución por otros medios) en relación con los concretos efectos negativos y riesgos para el ecosistema afectado que goza de la mayor

protección medioambiental, que no puede entenderse satisfecha en los términos que se reflejan en el planeamiento y que se han transcrito antes.

QUINTO.- En consecuencia procede estimar el recurso en cuanto a las previsiones del PHG impugnado relativas al dragado cuestionado, al no justificarse en las condiciones exigidas por el art. 39 RPH (art. 4.7 DMA) dicha actuación, lo que determina la anulación de los preceptos relativos al dragado que se impugnan y, por lo tanto se declara la nulidad de las siguientes previsiones normativas:

1) Art. 26.3 del Anexo VII, de las Disposiciones normativas del PHDG.

2) Apéndice 10.1.2. Objetivos medioambientales en las masas de agua superficiales de la categoría aguas de transición Anexo VII, Disposiciones normativas del PHDG que prorroga el cumplimiento de los objetivos de la DMA respecto de las masas de agua ES050MSPF013213009 Cortas de la Isleta, Merlina, Punta del Verde y Vega de Triana, ES050MSPF013213007 Cortas de los Jerónimos, los Olivillos y Fernandina, ES050MSPF013213006 La Mata-La Horcada, ES050MSPF013213005 La Esparraguera-Tarfia, ES050MSPF013213004 Desembocadura Guadalquivir-Bonanza con motivo del dragado.

3) Apéndice 11. Nuevas modificaciones físicas o alteraciones consignadas en la Memoria del Plan Hidrológico de la Demarcación (exenciones art. 4.7) del Anexo VII, de las Disposiciones normativa del PHDG respecto de las masas de agua ES050MSPF013213009 Cortas de la Isleta, Merlina, Punta del Verde y Vega de Triana, ES050MSPF013213007 Cortas de los Jerónimos, los Olivillos y Fernandina, ES050MSPF013213006 La Mata-La Horcada, ES050MSPF013213005 La Esparraguera-Tarfia, ES050MSPF013213004 Desembocadura Guadalquivir- Bonanza, actuación Dragado de profundización del canal de navegación del Puerto de Sevilla, Horizonte 2016-2021.

4) Apartado 8.7 Condiciones para las nuevas modificaciones o alteraciones. Exenciones Artículo 4.7 DMA de la MEMORIA del PHDG respecto de las masas de agua ES050MSPF013213009 Cortas de la Isleta, Merlina, Punta del Verde y Vega de Triana, ES050MSPF013213007 Cortas de los Jerónimos, los Olivillos y Fernandina, ES050MSPF013213006 La Mata-La Horcada, ES050MSPF013213005 La Esparraguera-Tarfia, ES050MSPF013213004 Desembocadura Guadalquivir- Bonanza, en cuanto se refieren a la actuación Dragado de profundización del canal de navegación del Puerto de Sevilla, Horizonte 2016-2021.

5) Ficha 5º del ANEJO 8 OBJETIVOS MEDIOAMBIENTALES Y EXENCIONES del PHDG.

6) Tabla 12 del ANEJO 12 MEDIDAS PARA SATISFACER OTROS USOS ASOCIADOS AL AGUA del PHDG código Guadalquivir 0554 Dragado de profundización del canal de navegación del puerto de Sevilla en el estuario del Guadalquivir.

Por el contrario, no son de estimar las pretensiones de nulidad siguientes, por referirse a previsiones de carácter general no relativas específicamente al dragado cuestionado:

f) Artículo 40 q) Anexo VII, de las Disposiciones normativas del PHDG.

g) Apéndice 15 Programa de Medidas de las Disposiciones normativa del Anexo VII del PHDG clave 19 “Medidas para satisfacer otros usos asociados al agua.”

h) Apartado 12 Programa de Medidas de la MEMORIA del PHDG respecto a las “Medidas para satisfacer otros usos asociados al agua”.

Finalmente no resulta procedente un pronunciamiento sobre la resolución de 26 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el

proyecto «actuaciones de mejora en accesos marítimos al puerto de Sevilla», de la Autoridad Portuaria de Sevilla (BOE nº 236, de 2-10-2003), que no es objeto de este recurso ni responde al planeamiento impugnado, sin perjuicio de lo que se ha señalado anteriormente sobre su valoración por la sentencia de 26 de febrero de 2015 y su incidencia en la apreciación de los riesgos medioambientales que se desprenden de la misma. Como tampoco resulta procedente un pronunciamiento sobre las actuaciones que en el futuro haya de llevar a cabo la Administración que decida planificar de nuevo el dragado cuestionado conforme a la normativa que en tal situación resulte aplicable.

SEXO.- Habiéndose producido la estimación parcial del recurso y conforme determina el art. 139 de la Ley procesal, cada parte abonará las costas causadas a su instancia y las comunes por mitad.

FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta Sala ha decidido

Estimar parcialmente el recurso contencioso administrativo nº 4434/2016, interpuesto por la representación procesal de la entidad WWF-ADENA, contra el Real Decreto 1/2016, de 8 de enero, por el que se aprueba la revisión de los Planes Hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Occidental, Guadalquivir, Ceuta, Melilla, Segura y Júcar y de la parte española de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Oriental, Miño-Sil, Duero, Tajo, Guadiana y Ebro, en lo que atañe al Plan Hidrológico del Guadalquivir, declarando la nulidad de las siguientes previsiones normativas impugnadas:

- 1) Art. 26.3 del Anexo VII, de las Disposiciones normativas del PHDG.

2) Apéndice 10.1.2. Objetivos medioambientales en las masas de agua superficiales de la categoría aguas de transición Anexo VII, Disposiciones normativas del PHDG que proroga el cumplimiento de los objetivos de la DMA respecto de las masas de agua ES050MSPF013213009 Cortas de la Isleta, Merlina, Punta del Verde y Vega de Triana, ES050MSPF013213007 Cortas de los Jerónimos, los Olivillos y Fernandina, ES050MSPF013213006 La Mata-La Horcada, ES050MSPF013213005 La Esparraguera-Tarfia, ES050MSPF013213004 Desembocadura Guadalquivir-Bonanza con motivo del dragado.

3) Apéndice 11. Nuevas modificaciones físicas o alteraciones consignadas en la Memoria del Plan Hidrológico de la Demarcación (exenciones art. 4.7) del Anexo VII, de las Disposiciones normativa del PHDG respecto de las masas de agua ES050MSPF013213009 Cortas de la Isleta, Merlina, Punta del Verde y Vega de Triana, ES050MSPF013213007 Cortas de los Jerónimos, los Olivillos y Fernandina, ES050MSPF013213006 La Mata-La Horcada, ES050MSPF013213005 La Esparraguera-Tarfia, ES050MSPF013213004 Desembocadura Guadalquivir- Bonanza, actuación Dragado de profundización del canal de navegación del Puerto de Sevilla, Horizonte 2016-2021.

4) Apartado 8.7 Condiciones para las nuevas modificaciones o alteraciones. Exenciones Artículo 4.7 DMA de la MEMORIA del PHDG respecto de las masas de agua ES050MSPF013213009 Cortas de la Isleta, Merlina, Punta del Verde y Vega de Triana, ES050MSPF013213007 Cortas de los Jerónimos, los Olivillos y Fernandina, ES050MSPF013213006 La Mata-La Horcada, ES050MSPF013213005 La Esparraguera-Tarfia, ES050MSPF013213004 Desembocadura Guadalquivir- Bonanza, en cuanto se refieren a la actuación Dragado de profundización del canal de navegación del Puerto de Sevilla, Horizonte 2016-2021.

5) Ficha 5º del ANEJO 8 OBJETIVOS MEDIOAMBIENTALES Y EXENCIONES del PHDG.



6) Tabla 12 del ANEJO 12 MEDIDAS PARA SATISFACER OTROS USOS ASOCIADOS AL AGUA del PHDG código Guadalquivir 0554 Dragado de profundización del canal de navegación del puerto de Sevilla en el estuario del Guadalquivir.

Con el pronunciamiento sobre costas que se establece en el último fundamento de derecho.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.

José Manuel Sieira Míguez Octavio Juan Herrero Pina Juan Carlos Trillo Alonso

Inés Huerta Garicano César Tolosa Tribiño Francisco Javier Borrego Borrego

PUBLICACIÓN.- Leída y publicada ha sido la anterior sentencia por el Excmo. Sr. Magistrado Ponente D. Octavio Juan Herrero Pina, estando la Sala celebrando audiencia pública lo que, como letrada de la Administración de Justicia, certifico.

