

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**8695** *Resolución de 23 de julio de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Autovía A-7, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo El Perelló-L'Hospitalet de L'Infant, Tarragona.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a.1 del grupo 6 del Anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1), procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del estudio informativo es definir el trazado de la autovía A-7 en el subtramo El Perelló-L'Hospitalet de L'Infant, que formará parte del tramo de esta autovía que conectará las poblaciones de Castellón y L'Hospitalet de L'Infant. El tramo objeto de esta Resolución conectaría por el sur con el proyecto Autovía A-7, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo La Jana-El Perelló, y del que ya se ha formulado la declaración de impacto ambiental (Resolución de 25 de marzo de 2013; «BOE» número 87, de 11 de abril de 2013).

El subtramo de autovía discurre por los términos municipales de L'Ampolla, El Perelló, L'Ametlla de Mar, Tivissa y Vandellós i L'Hospitalet de L'Infant, de la provincia de Tarragona, en la Comunidad Autónoma de Cataluña.

La autovía estará formada por dos calzadas con dos carriles de 3,50 m cada uno y una longitud aproximada de 21 km. Los arcones exteriores tendrán 2,50 m de ancho y los interiores 1,00 m. La anchura de la mediana será de 4,00 m y la de las bermas de 1,00 m.

El estudio de impacto ambiental contempla dos alternativas, una alternativa costera llamada Alternativa 10A, consistente en la duplicación de la actual carretera nacional N-340, y una alternativa interior llamada Alternativa 10C, siguiendo básicamente el trazado de la antigua carretera nacional N-340, seleccionada en el estudio informativo. Además, como resultado del trámite de información pública y de reuniones posteriores con el ayuntamiento de El Perelló, el promotor modifica el trazado de la autovía a la altura del núcleo urbano de El Perelló para alejarla del núcleo urbano y permitir el enlace con las infraestructuras viarias existentes, mediante la denominada variante de El Perelló.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

El trazado de la autovía cruza cauces de pequeña entidad tipo rambla pertenecientes a las Cuencas Internas de Cataluña, entre los que se encuentran los barrancos siguientes: de les Bordes, del Revencedor, de l'Estany, del Torrent del Pi, de San Jordi, Fondo, de Calafat, del Cap del Terne y de Mala Set.

La Unidad Hidrogeológica de la zona de estudio se denomina Cardó-Perelló (10.28), formada por tres acuíferos: Cardó-Perelló (61.01.04), Pla de l'Ametlla (61.01.01) y Pla de

l'Aldea (61.01.02), si bien la traza de la autovía coincide sólo con uno de ellos, Pla de l'Ametlla. Los acuíferos de Pla de l'Ametlla y Pla de l'Aldea, se encuentran incluidos en el Anexo 2 del Decreto 328/1988, de 11 de octubre, por el que se establecen normas de protección y adicionales en materia de procedimiento en relación con varios acuíferos de Cataluña, bajo la denominación Plana de l'Ampolla-Perelló-l'Almetlla de Mar.

En la zona de estudio gran parte del territorio ha sido ocupado por cultivos leñosos (fundamentalmente olivos, almendros y algarrobos), quedando la vegetación natural relegada a los terrenos con mayor pendiente, donde dominan las formaciones arbustivas, de matorral y pinares de pino carrasco (*Pinus halepensis*). Además, el barranco del Torrent del Pi, curso de agua de mayor entidad, tiene una pequeña representación de vegetación de ribera.

La traza de la autovía pasa en su extremo suroeste por el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES5140016 Tossal de Montagut, perteneciente a la Red Natura 2000, y culmina, en su extremo norte, dentro de los límites del LIC y ZEPA ES514009 Tivissa-Vandellòs-Llaberia, discurriendo muy cerca de él durante parte del trazado. Además, el proyecto transcurre muy próximo al LIC ES5140022 Barranc de Santes Creus. Estos espacios se encuentran protegidos, además, bajo la figura de Espacio de Interés Natural de Cataluña (EIN) (Decreto 328/1992, de 14 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Espacios de Interés Natural) con los nombres siguientes: Tossal de Montagut (coincidente con el LIC y ZEPA del mismo nombre), Muntanyes de Tivissa-Vandellòs y La Plana de Sant Jordi (coincidentes con el LIC y ZEPA Tivissa-Vandellòs-Llaberia).

También se identifican en la zona de actuación diversos hábitats naturales de interés comunitario, incluidos en el anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, entre los que se encuentra el prioritario zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea* (código 6220) que resulta atravesado por la traza de la autovía.

Entre las especies de fauna presentes en el ámbito de estudio se encuentran algunas incluidas dentro del Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero) en la categoría en peligro de extinción, como el samaruc (*Valencia hispanica*), en la categoría vulnerable, como el águila-azor perdicera (*Hieraaetus fasciatus*) y el murciélago de cueva (*Miniopterus schreibersi*); y algunas incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, como el águila real (*Aquila chrysaetos*) y el águila culebrera (*Circaetus gallicus*).

En la zona de actuación se localiza un corredor biológico local entre los puntos kilométricos (pp.kk.) 20+000 y 24+000, entre los espacios de Tivissa-Vandellòs-Llaberia y de La Plana de Sant Jordi.

Además, existen diversos elementos del patrimonio cultural catalán (Ley 9/1993, de 30 de septiembre), entre los que se encuentran los Bienes Culturales de Interés Nacional Torre del Molí de Vent y Àliga y el elemento del patrimonio arquitectónico El Perelló, en el municipio de El Perelló, y el yacimiento arqueológico L'Almadrava, en el municipio de Vandellòs i L'Hospitalet de L'Infant, así como vías pecuarias, como: Corriol del Baldira de les Planes, Corriol del Torrent del Pi, Corriol de les Vinyasses y Corriol de Villanova.

La traza de la autovía cruza tres montes de utilidad pública (MUP): MUP-56/T-1012, propiedad de la Generalitat de Cataluña; MUP-31/T-3004, propiedad del municipio de Tivissa; y MUP-34/T-3009, propiedad del municipio de Vandellòs i L'Hospitalet de L'Infant.

## 3. Resumen del proceso de evaluación.

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental:

3.1.1 Antecedentes: La tramitación del subtramo El Perelló-L'Hospitalet de L'Infant tiene su origen en el Estudio Informativo N-340, autovía, tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, del que ya se formularon dos declaraciones de impacto ambiental: las Variantes de Castellón Sur-Castellón Norte, de Benicassim, de Oropesa y de L'Aldea (Resolución de 27 de julio de 2005; «BOE» número 219, de fecha 13 de septiembre de 2005) y la variante de Benicarló-Vinaroz (Resolución de 6 de abril de 2006; «BOE» número 111, de 10 de mayo de 2006). Por tanto, en el presente apartado se recoge la tramitación de ese proyecto original, hasta la entrada del expediente de información pública, que ya corresponde con el subtramo El Perelló-L'Hospitalet de L'Infant, objeto de la presente declaración de impacto ambiental.

3.1.2 Entrada documentación inicial: La tramitación se inició con fecha 12 de agosto de 2002, momento en que tiene entrada en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente el documento inicial del proyecto N-340, autovía, tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

3.1.3 Consultas previas, relación de consultados y de contestaciones: Con fecha 5 de septiembre de 2002 se inicia el trámite de consultas previas del estudio informativo del proyecto N-340 autovía, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, en el que se pidió la opinión a los siguientes organismos, indicando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la memoria-resumen.

Las consultas reflejadas en este apartado se refieren exclusivamente al subtramo El Perelló-L'Hospitalet de L'Infant:

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente. . . . .	–
Agencia Catalana del Agua. . . . .	X
Delegación del Gobierno en Cataluña. . . . .	–
Subdelegación del Gobierno en Tarragona. . . . .	–
Diputación Provincial de Tarragona. . . . .	X
Dirección General de Calidad Ambiental del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña. . . . .	–
Dirección General de Patrimonio Natural y del Medio Físico del Departamento de Medio Ambiente, de la Generalitat de Cataluña. . . . .	X
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña. . . . .	–
Dirección General de Carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña. . . . .	X
Ayuntamiento de L'Ametlla de Mar. . . . .	X
Ayuntamiento de L'Ampolla. . . . .	–
Ayuntamiento de El Perelló. . . . .	–
Ayuntamiento de Vandellós i L'Hospitalet de L'Infant. . . . .	X
Dirección General del Instituto Geológico y Geominero de España . . . . .	–
Cátedra de Ecología de la Facultad de Biología de la Universidad de Barcelona. . . . .	–
Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Tarragona. . . . .	–
ADENA. . . . .	–
Ecologistas en Acción. . . . .	–
SEO. . . . .	–
Greenpeace. . . . .	–

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista (CAME).....	—
DEPANA.....	—
Grupo Ecologista La Carrasca i La Rabosa.....	—

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas referidas al subtramo El Perelló-L'Hospitalet de L'Infant son los siguientes:

**Espacios naturales de interés:** La entonces Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña, informa de la presencia en el área de estudio de los siguientes EIN: Plana de Sant Jordi, Muntanyes de Tivissa-Vandellòs y Serra de Cardó.

**Vegetación y fauna:** La anterior Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña, indica las áreas de interés para la conectividad biológica en la zona de estudio, que para el subtramo El Perelló-L'Hospitalet de L'Infant son las siguientes: el área existente entre el EIN La Plana de Sant Jordi a Muntanyes de Tivissa-Vandellòs y las áreas conectoras entre las diferentes cuencas hidrográficas situadas entre el extremo sur del EIN Serra de Cardó y los de La Plana de Sant Jordi y Muntanyes de Tivissa-Vandellòs. La Agencia Catalana del Agua incide en el estudio de la posible conectividad del sistema fluvial con los mosaicos laterales y las posibles pérdidas, fragmentaciones y perturbaciones de los hábitats y de las poblaciones de fauna.

**Hidrología:** La Agencia Catalana del Agua señala la posible afección a cauces y aguas subterráneas, además de aportar una serie de directrices para el tratamiento de los datos de los caudales y el diseño de las obras de drenaje.

**Patrimonio histórico-artístico y cultural:** La entonces Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña, informa de la necesidad de analizar el efecto de la autovía sobre el patrimonio de Cataluña.

**Suelo:** La Agencia Catalana del Agua hace referencia a la minimización del espacio a ocupar, la prevención de la erosión y la gestión de los materiales.

**Planificación territorial y corredores:** La anterior Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña, considera que el corredor costero puede presentar problemas de espacio físico y de limitación del desarrollo de las poblaciones hacia el interior y muestra su preferencia por el corredor interior. Los ayuntamientos de L'Ametlla de Mar y Vandellòs i L'Hospitalet de L'Infant informan sobre la afección de los corredores a su planeamiento urbanístico, manifestando su preferencia por el antiguo trazado de la carretera nacional N-340 o el trazado actual de la carretera nacional N-340, respectivamente.

**Contaminación acústica:** La entonces Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña, informa de la necesidad de dar cumplimiento a la Ley 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica de Cataluña.

3.1.4 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

La anterior Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento las respuestas al periodo de consultas previas del estudio informativo del proyecto N-340 autovía, tramo: Castellón-L'Hospitalet de L'Infant con fecha 26 de diciembre de 2002.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

3.2.1 Información pública, resultado: Con fecha 1 de octubre de 2007 se publica en el «BOE» número 235 el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, sobre la aprobación provisional del estudio informativo y el estudio de impacto ambiental: Autovía A-7, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo El Perelló-L'Hospitalet de L'Infant, y por el que se someten también a información pública. El expediente de información pública y el estudio de impacto ambiental del proyecto tuvieron entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental con fecha 17 de abril de 2008.

Durante el proceso de información pública, la Dirección General de Carreteras, para dar cumplimiento al artículo 10 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, así como a lo preceptuado en la Ley 6/2001, de 8 de mayo, que modifica el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, consultó a los siguientes organismos: Ayuntamiento de El Perelló; Ayuntamiento de L'Ametlla de Mar; Ayuntamiento de Tivissa; Ayuntamiento de Vandellós i L'Hospitalet de L'Infant; Dirección General de Carreteras de la Generalitat de Cataluña; Diputación Provincial de Tarragona; Agencia Catalana del Agua; Ministerio de Medio Ambiente; Ministerio de Defensa; Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña; Unidad de Carreteras del Estado en Tarragona; y Unidad de Carreteras del Estado en Castellón.

Como resultado del proceso se han presentado un total de 14 alegaciones: 3 de ellas procedentes de los ayuntamientos de El Perelló, de L'Ametlla de Mar y de Vandellós i L'Hospitalet de L'Infant; 1 del Grupo Municipal de Esquerra Republicana de Cataluña de El Perelló; 2 de las siguientes asociaciones particulares: DEPANA (Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural) y Asociación de Recerca Historia del Perelló; y 8 alegaciones particulares. Además, se ha recibido un informe de la Agencia Catalana del Agua (de fecha 22 de julio de 2008). El resultado del proceso de participación es el siguiente:

Selección de alternativas y ajustes de trazado sobre la solución elegida por el promotor: El ayuntamiento de El Perelló y el Grupo Municipal de Esquerra Republicana de Cataluña de El Perelló solicitan que el trazado se separe del núcleo urbano, dado que el actual supondría una importante barrera urbanística y un incremento del nivel de ruido y polvo y del impacto visual de la infraestructura. Según el ayuntamiento de El Perelló, desplazando el trazado se crearía un espacio, entre la actual N-340 y la nueva autovía, de desarrollo industrial, de servicios y lúdico-deportivo, en el que también cabe el desarrollo urbanístico.

El ayuntamiento de El Perelló manifiesta su oposición a la construcción del paso superior previsto en el p.k. 11+870, dado que constituye el punto de cruce con el barranco de les Comes, lo que supone pendientes elevadas y riesgo de inundación en época de lluvias, y que el camino afecta a una zona con parte importante del patrimonio histórico del municipio.

Además, el ayuntamiento de El Perelló solicita que la obra de fábrica prevista en el p.k. 12+100 tenga un mínimo de 12 m de ancho, para permitir el acceso de vehículos y peatones al cementerio, al centro de recogida de residuos y al camino Camí de la Serra, y la correcta evacuación de las aguas procedentes del barranco de les Comes. Asimismo, requiere un paso exclusivamente peatonal para acceder al cementerio.

El ayuntamiento de El Perelló manifiesta la necesidad de ajustar el vial de acceso al núcleo urbano de El Perelló desde el enlace El Perelló-2 a lo acordado con la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña-Unidad de Carreteras en Tarragona, del Plan Parcial Urbanístico del Sector núm. 1 Industrial Nord y de que se adopte un enlace diferente que ocupe una superficie menor.

El ayuntamiento de El Perelló solicita que se sustituya el paso superior previsto en el p.k. 14+338 por un paso inferior, dada la orografía del terreno, y que se acondicione la obra de fábrica prevista en el p.k. 15+500 sobre el barranco de les Bordes al paso de vehículos.

El ayuntamiento de El Perelló pide el acondicionamiento (ampliación y asfaltado) de los caminos de servicio paralelos a la autovía y los que se vean afectados por la nueva infraestructura, para el tránsito maquinaria agrícola y el transporte pesado de obras públicas.

El ayuntamiento de L'Ametlla de Mar solicita que se corrijan todos los mapas del proyecto para que reflejen la opción correcta respecto al enlace L'Ametlla de Mar-2, situado más al oeste, encima de La Plana de Sant Jordi.

El ayuntamiento de Vandellòs i L'Hospitalet de L'Infant solicita la adopción de la Alternativa 10A, en lugar de la Alternativa 10C seleccionada, dado que esta última supone la fragmentación del espacio de la Red Natura 2000 Tivissa-Vandellòs-Llaberia, mayor afección a montes de utilidad pública y al paisaje, además de ser excedentaria, y no deficitaria, de tierras. Además, este ayuntamiento solicita que se disponga de un acceso directo a distinto nivel desde la autovía A-7 (ya sea la Alternativa 10A o 10C) al núcleo urbano de L'Almadrava y, en el caso de que se opte por la Alternativa 10C, que la actual carretera nacional N-340 revierta a titularidad municipal y que se otorguen ayudas económicas para su mantenimiento.

Vegetación y fauna: El ayuntamiento de El Perelló y la Asociación de Recerca Historia del Perelló solicitan que se conserve la encina centenaria existente delante del cementerio, sobre el p.k. 12+500 de la autovía.

El ayuntamiento de Vandellòs i L'Hospitalet de L'Infant propone una serie de matizaciones a las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental, referidas a la siembra de leguminosas en la tierra vegetal retirada de la zona de obra; la realización del trasplante de palmitos (*Chamaerops humilis*) preferiblemente en el mes de agosto o en julio o septiembre con riegos iniciales, pero nunca en invierno; la inclusión de especies como el pino carrasco (*Pinus halepensis*), el romero (*Rosmarinus officinalis*) y el aladierno (*Rhamnus alaternus*) en la lista de especies de repoblación, preferiblemente de material identificado procedente de la Región de Identificación y Utilización de materiales de reproducción (RIU) número 35. Además, este ayuntamiento solicita que el promotor aporte el listado de las especies de plantas herbáceas que se van a usar en la hidrosiembra, antes de su realización.

El ayuntamiento de L'Ametlla de Mar solicita la previsión de hidrantes y otras medidas de prevención y extinción de incendios en las zonas de la autovía próximas a masas forestales.

En cuanto a la fauna, el ayuntamiento de El Perelló solicita la adopción de las medidas necesarias para disminuir el efecto barrera sobre la fauna y permitir su persistencia y movilidad. Además, el ayuntamiento de Vandellòs i L'Hospitalet de L'Infant aconseja la separación máxima durante las obras de las zonas de nidificación del águila perdicera, sobre todo en la época de cría.

Hidrología e hidrogeología: La Agencia Catalana del Agua señala que las dos alternativas de trazado discurren por un ámbito caracterizado por la existencia de ramblas o barrancos secundarios, de carácter temporal y que vierten directamente en el mar Mediterráneo. Estos cursos forman parte de la cuenca que la Agencia Catalana del Agua denomina Rieres Meridionals y no disponen de Planificación de los Espacios Fluviales.

Además, la Agencia Catalana del Agua señala la necesidad de incluir en el proyecto constructivo un estudio detallado de la posible afección al acuífero Plana de l'Ampolla-Perelló-l'Ametlla de Mar y adoptar las medidas preventivas y correctoras necesarias. Este estudio también tendrá que analizar la posible afección a los pozos existentes en la zona.

Para reducir el impacto de las obras de drenaje sobre la red fluvial, la Agencia Catalana del Agua solicita la selección de puntos de cruce en los que la calidad ecológica del curso fluvial sea la más baja y la adopción de una franja de ocupación inferior a la del resto del trazado, además de la reposición de la morfología y la vegetación original de los cauces y de las riberas con especies autóctonas y la restauración de su sustrato, mediante métodos de revegetación y de bioingeniería, en caso de resultar afectado.

El informe de la Agencia Catalana del Agua propone una serie de medidas, recomendaciones y prescripciones para paliar los impactos de la autovía sobre el medio, que, en todo caso, deberán ser incluidas en el proyecto constructivo y/o en el proyecto de restauración medioambiental.

Finalmente, en este informe se apunta que el proyecto constructivo deberá tener en cuenta los criterios que determina la Agencia Catalana del Agua en los siguientes documentos: Directrices de planificación y gestión de espacio fluvial (Guía técnica 3), Recomendaciones Técnicas para los estudios de inundabilidad de ámbito local (Guía Técnica 1) y Recomendaciones técnicas para el diseño de infraestructuras que interfieren con el espacio fluvial (Guía Técnica 4).

Patrimonio histórico-artístico y cultural: El ayuntamiento de El Perelló y la Asociación de Recerca Historia del Perelló informan de la cercanía al trazado del proyecto de una zona importante para el patrimonio histórico de El Perelló, formado por: la puerta norte del antiguo casco urbano, el pozo de la Cuitota, el vado del abrevadero y el propio abrevadero, el refugio de transeúntes, la fuente de la Panadera y el horno cerámico, que forman parte de la zona de servicios extramuros de la antigua Vía Augusta, que está registrada en el Inventario de Patrimonio Arqueológico de Cataluña bajo la denominación de Punta Àliga.

Contaminación acústica e impacto visual: El ayuntamiento de El Perelló solicita la adopción de las medidas necesarias para reducir el impacto acústico y visual del trazado de la autovía previsto por el Ministerio de Fomento, entre los dos enlaces de El Perelló (entre los pp.kk. 10+700 y 13+000), consistentes en la instalación de pantallas acústicas y la plantación de árboles. Estas afecciones también son recogidas en la alegación de la Asociación de Recerca Historia del Perelló.

Medio socioeconómico y planeamiento urbanístico: El ayuntamiento de L'Ametlla de Mar solicita la realización de pequeños ajustes de trazado que eviten la demolición de una serie de edificaciones existentes; la adopción de las medidas necesarias para preservar la conectividad entre ambos lados de la autovía y así evitar una afección excesiva al área de suelo no urbanizable costanero de nivel 1 (NU-C1) definida por el Plan Director Urbanístico del Sistema Costanero (PDUSC); y la incorporación en el proyecto de una actuación de mejora y acondicionamiento de la carretera TV-3025 para que pueda absorber el incremento y tipología de tráfico que se prevé en el futuro.

Además, el ayuntamiento de L'Ametlla de Mar manifiesta la necesidad de prever una reserva en la zona de dominio de la autovía para poder ubicar la nueva red de abastecimiento que se derivará de la futura construcción de pozos en el extremo noroeste del término municipal y de coordinar estas dos obras para simplificar expropiaciones y ocupaciones que se puedan evitar.

El ayuntamiento de El Perelló solicita la construcción, entre los pp.kk. 10+700 y 11+870, de un camino de servicio paralelo a la autovía en su margen derecha, que permita el acceso directo a las fincas del entorno.

Además, algún alegante particular de El Perelló considera inaceptable el impacto de la autovía sobre el núcleo urbano, dada su proximidad, destacando el incremento de ruido y polvo que se producirá durante la fase de construcción, así como la barrera visual que supondría la instalación de pantallas acústicas, planteando dudas sobre su eficacia real. Además, señala que con el proyecto la población dejaría de beneficiarse de la proximidad de la carretera, si no se facilita el acceso al núcleo urbano desde la autovía, y que su desarrollo urbanístico se vería condicionado.

Tres alegantes particulares de L'Ametlla de Mar informan de la afección del proyecto a fincas de su propiedad y solicitan, en dos de los casos, la modificación del trazado proyectado de forma que se reduzca esta afección, y, en otro, la supresión del enlace L'Ametlla de Mar-1 y utilización de una vía de acceso alternativa ya existente.

La mercantil Las Tres Calas, S.A. (L'Ametlla de Mar) solicita el traslado de enlace L'Ametlla de Mar-2 al camino de Cala Mosques a Pons o que ejecute uno distinto, con el fin de mantener una vía de evacuación y escape segura de la Urbanización Las Tres Calas ante emergencias, como las nucleares.

La empresa Promociones Calafat, S.A. (L'Ametlla de Mar), mantiene que la alternativa 10C atraviesa en más de 4 km fincas de su propiedad en los términos municipales de L'Ametlla de Mar y Tivissa, en las que está realizando inversiones para transformar cultivos de secano en cultivos intensivos de regadío, y solicita la modificación del trazado (entre los dos enlaces de L'Ametlla de Mar proyectados), mediante la propuesta de dos alternativas desplazadas al sur.

Un alegante particular de Vandellòs i L'Hospitalet de L'Infant muestra su inquietud por la posible afección del proyecto a una masía de su propiedad. Además, otro alegante de este municipio plantea tres alternativas de trazado entre los pp.kk. 24+150 y 27+240, que conectan y discurren por la antigua N-340 y el tramo final de la Alternativa 10A y que, por tanto, a su entender, reducen la afección a tierras de labor.

3.2.2 Respuesta y modificaciones introducidas por el promotor en proyecto y estudio tras su consideración.

Tras el proceso de información pública, el promotor del proyecto acepta realizar una serie de modificaciones que se detallan a continuación.

Variante de El Perelló: El promotor modificará el trazado previsto a su paso por el núcleo urbano de El Perelló con un eje que discurrirá en variante. El punto de origen, p.k. 6+842, se situará a 2,9 km al sur del previsto en el estudio de impacto ambiental como origen de alternativas, y el punto final coincide con el p.k. 13+147. El nuevo trazado se separa del núcleo urbano de El Perelló hacia el este, dejándolo al oeste, junto con el centro de reciclaje de residuos y el cementerio.

El nuevo trazado se ha diseñado con parámetros de 120 km/h, mejorándose así la solución con duplicación donde la velocidad de proyecto era de 80 km/h. Para cumplir con los parámetros de diseño (pendientes y rampas de inclinación máxima 4,5% y parámetros de 120 km/h) y evitar desmontes de gran altura, aproximadamente entre los pp.kk. 10+850 y 11+000 la autovía discurrirá en túnel.

Según el promotor, el trazado afecta tangencialmente, entre los pp.kk. 11+380 y 11+580, una zona extrema del LIC y ZEPA Tossal de Montagut y mantiene que, esta afección será estudiada y se adoptarán las medidas correctoras necesarias, contemplando la posibilidad de que en dicho tramo, el trazado discurra también en túnel.

Esta variante supone la eliminación de los enlaces inicialmente previstos en el estudio de impacto ambiental (enlace El Perelló-1 y enlace El Perelló-2), planteándose los dos enlaces siguientes: un enlace tipo trébol parcial con glorietas sobre la carretera nacional N-340 y lazos y ramales en margen izquierda de la citada carretera, en el p.k. 7+500; y un semienlace con ramal directo para el movimiento L'Hospitalet de L'Infant-El Perelló y semidirecto, con paso sobre la autovía, para el movimiento contrario, en el p.k. 12+500.

Ajustes de trazado: El promotor del proyecto se compromete a realizar ajustes de trazado para evitar en lo posible afectar las viviendas habitadas afectadas por la autovía.

Adecuación de la carretera TV-3025: El promotor señala que el proyecto de trazado y construcción incluirá la adecuación de la carretera TV-3025 desde el enlace de L'Ametlla-1 (p.k. 17+800) hasta la carretera nacional N-340, adaptándola al tráfico al que servirá, ya que esta vía constituirá el principal acceso al núcleo urbano de L'Ametlla de Mar.

Conectividad entre las márgenes de la autovía: En el tramo comprendido entre el p.k. 23+600 y el final del tramo, donde se atraviesan terrenos clasificados como C1 en el Plan Director Urbanístico del Sistema Costanero (PDUSC), se prestará especial atención a la conectividad entre márgenes de la autovía, planteando estructuras de paso adicionales a las contempladas en el estudio, de acuerdo con el organismo competente de la Generalitat de Catalunya, si así fuera necesario.

A continuación se relacionan la respuesta del promotor al resto de cuestiones planteadas por los alegantes:

Espacios naturales, suelo, hidrología, vegetación y fauna. Las recomendaciones planteadas para vegetación y fauna por el ayuntamiento de Vandellòs i L'Hospitalet de L'Infant se incorporarán como medidas correctoras en el proyecto de construcción, según

la respuesta del promotor. En cuanto a las medidas solicitadas por la Agencia Catalana del Agua, el promotor contesta que son consideraciones a tener en cuenta durante la redacción del proyecto y que no plantean circunstancias adicionales que puedan condicionar la concepción del trazado planteado.

En lo que respecta a la prevención y extinción de incendios mencionada por el ayuntamiento de L'Ametlla de Mar, el promotor mantiene que en el proyecto de trazado y construcción se estará a lo que establezca la Generalitat de Catalunya, en lo que se refiere a las instalaciones necesarias próximas a la autovía.

Medio socioeconómico y planeamiento urbanístico. El promotor indica, en respuesta a las alegaciones realizadas por los ayuntamientos de L'Ametlla de Mar y Vandellòs i L'Hospitalet de L'Infant, así como de un alegante particular, que la parte final de la alternativa 10A se desarrolla dentro de la zona delimitada como suelo urbanizable costanero del Plan Director Urbanístico del Sistema Costanero (PDUSC), y que esta zona permite la implantación de equipamientos de interés público, si no es posible otra implantación. Además, mantiene que en esta misma zona se está construyendo la variante de L'Hospitalet con la que conecta el final del subtramo propuesto.

Además, a la petición realizada por el ayuntamiento de L'Ametlla de Mar referida al dominio público, el promotor contesta que el establecimiento de una zona de dominio público de la autovía se realizará de acuerdo con la Ley de Carreteras, no siendo compatible con la instalación de infraestructuras propiedad de particulares y otras administraciones.

3.2.3 Fase previa a la declaración de impacto: Información complementaria solicitada por el órgano ambiental y consultas a administraciones ambientales afectadas por el órgano sustantivo, resultado.

Con fecha 30 de mayo de 2008, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó información complementaria sobre el estudio de impacto ambiental. Esta información complementaria desarrolla las cuestiones planteadas relativas a la Variante de El Perelló, la adecuación de un tramo de la carretera TV-3025 y la Alternativa 10A, así como a lugares de la Red Natura 2000, hábitats de interés comunitario, fauna y fragmentación del territorio, contaminación acústica y vertederos e instalaciones auxiliares; y ha sido incluida en posteriores apartados de la presente declaración.

En el oficio de 30 de mayo de 2008, mencionado en el apartado anterior, también se indica al promotor la necesidad, en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, de consultar a las Administraciones públicas afectadas.

A continuación se resumen las indicaciones del informe de la anterior Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya, de fecha 4 de marzo de 2009, remitido por la Dirección General de Carreteras, así como su respuesta al mismo.

La entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad mencionada afirma que las Alternativas 10A y 10C discurren sobre el acuífero protegido de La Plana de l'Ampolla-Perelló-l'Ametlla de Mar y presentan el punto final común, ubicado en el LIC y ZEPA Tivissa-Vandellòs-Llaberia. Además, indica que la Alternativa 10C, aproximadamente entre los pp.kk. 21+400 y 23+000, bordea el EIN Plana de Sant Jordi, también protegido como LIC y ZEPA Tivissa-Vandellòs-Llaberia.

La mencionada Dirección General manifiesta que la Variante de El Perelló afecta a un extremo del EIN, LIC y ZEPA Tossal de Montagut, en un tramo de 210 m y 1,30 ha, dejando aislada un área de 1,57 ha. Además, dentro de este espacio, la variante afecta al hábitat de interés comunitario Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos (código 9540), en una superficie de 0,40 hectáreas.

Por tanto, la anterior Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña considera que la autovía tendrá un impacto ambiental significativo, que podrá ser corregido mediante la adopción por parte del promotor de una serie de medidas preventivas y correctoras establecidas en su informe, consistentes en:

Alternativas 10A y 10C. Adopción de la alternativa 10A, ya que la considera más adecuada ambientalmente para el tramo El Perelló-L'Hospitalet de L'Infant.

Sin embargo, en el caso que la alternativa 10A no sea adecuada por otros requerimientos, la mencionada Dirección General considera necesario la adopción de un nuevo trazado para la alternativa 10C que aproveche el trazado de la antigua carretera N-340 en lo posible, como uno de los sentidos o como vías de servicio.

No obstante, en caso de mantener el trazado propuesto de la Alternativa 10C, la entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña considera necesario que el promotor valore la posibilidad de construir un falso túnel entre los pp.kk. 21+800 y 22+400 aproximadamente, debido a su importancia en la conectividad biológica de la zona entre los núcleos norte y sur del LIC y ZEPA Tivissa-Vandellòs-Llaberia, así como otro falso túnel, o dos, entre los pp.kk. 16+800 y 18+400, para facilitar la también la conectividad entre ambos lados de la infraestructura. En este tramo se debería evitar la construcción de otras estructuras para pasos superiores.

El promotor manifiesta que si bien la alternativa 10A se considera ambientalmente más adecuada, presenta problemas territoriales, funcionales y de planeamiento, según las alegaciones recibidas en informaciones públicas precedentes. Además, indica que el trazado de la alternativa 10C se ha diseñado de acuerdo a los criterios de la Dirección General de Carreteras, plasmados en su Norma 3.1-I.C. y que sólo resulta viable aprovechar la antigua carretera N-340 como vía de servicio, evitando el trazado de nuevas vías de interconexión entre los enlaces de acceso a la autovía.

En cuanto a los falsos túneles, el promotor no estima necesaria la instalación de un falso túnel entre los pp.kk. 21+800 y 22+400, al considerar que la zona se encuentra suficientemente conectada con el paso de fauna proyectado en el p.k. 21+600, coincidente con el paso de un arroyo. No obstante, manifiesta su intención de estudiar la posibilidad de aumentar la permeabilidad transversal del trazado durante la redacción del Proyecto de Construcción, una vez consultados los organismos locales.

La solución propuesta por la anterior Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña entre los pp.kk. 16+800 y 18+400 también será estudiada en el proyecto constructivo, una vez se hayan definido la rasante y las zonas de desmonte definitivas, procurando instalar esta tipología de pasos de fauna, donde su utilidad sea más eficaz a sus fines.

Variante de El Perelló. Construcción de un falso túnel entre los pp.kk. 11+400 y 11+600, aproximadamente, con una cubierta vegetal similar a la actual, para mantener la conectividad del espacio protegido como EIN, LIC y ZEPA Tossal de Montagut.

El promotor contesta que en el proceso de ajuste del trazado a mayor escala que se produce en la redacción del proyecto constructivo se tratará de reducir esta afección y, en caso de ser necesario, se estudiará la posibilidad de encajar el falso túnel propuesto.

Otras medidas preventivas y correctoras, además, esta Dirección General incluye una propuesta de las siguientes medidas preventivas y correctoras:

Impedir los movimientos de tierra y las ocupaciones temporales dentro de áreas protegidas no incluidas dentro del trazado de la autovía.

Utilizar tierras que provengan de actividades extractivas debidamente legalizadas, en el caso de que fueran necesarias.

Adoptar sistemas de recogida (de los primeros 5-10 minutos de lluvia) y decantación del agua de lavado de la calzada, para evitar el acceso de sustancias contaminantes a los cursos de agua superficial.

Identificar y proteger las vías pecuarias afectadas por el trazado de la autovía, garantizando la continuidad y el tránsito por ellas. El proyecto constructivo deberá contemplar las posibles modificaciones de trazado y el promotor deberá pedir las autorizaciones correspondientes, de acuerdo con la Ley 13/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.

Tramitar la descatalogación y expropiación de los montes públicos propiedad de la Generalitat de Cataluña y el ayuntamiento de Tivissa, situados en los términos municipales de El Perelló (CUP T-57), L'Ametlla de Mar (CUP T-56) y Tivissa (CUP T-31), además de pedir las autorizaciones correspondientes, de acuerdo con la Ley 6/1988, de 30 de marzo, forestal de Cataluña y la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes (modificada por la Ley 10/2006, de 28 de abril).

Realizar un seguimiento de los pasos de fauna durante un mínimo de 3 años, ampliados a 5 en zonas de especial interés para la conservación, con un mínimo de 2 campañas anuales, de acuerdo con el documento Prescripciones Técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, de la entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

Incluir un estudio de ruido en el proyecto constructivo que identifique los tramos en los que será necesario instalar pantallas sonoras y las condiciones que han de cumplir de acuerdo con la Ley 16/2002 de la Generalitat de Cataluña, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica.

Integrar en el programa de vigilancia ambiental las labores de mantenimiento del palmito (*Chamaerops humilis*), especie protegida, en los viveros temporales, siendo necesario el cumplimiento de lo preceptuado en Orden de la Generalitat de Cataluña de 5 de noviembre de 1984, sobre la protección de plantas de la flora autóctona amenazada de Cataluña, que marca un procedimiento administrativo y unas autorizaciones determinadas para poder desenraizar y replantar los pies de palmito.

Además, esta Dirección General propone la creación de una comisión de seguimiento de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en la declaración de impacto ambiental.

El promotor responde que tendrá en cuenta todas estas medidas en la redacción del proyecto constructivo, haciéndose mención expresa en el Pliego de prescripciones técnicas particulares del proyecto.

Con fecha 1 de junio de 2009 se recibe en la anterior Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un informe del Servicio de Arqueología y Paleontología, de la entonces Dirección General del Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Cataluña de fecha 31 de marzo de 2009.

En este informe se indica la conveniencia de realizar la prospección arqueológica preventiva en la fase de estudio de impacto ambiental, para poder valorar los resultados y proponer las medidas correctoras pertinentes. Este Servicio informa de la necesidad de recibir los resultados de la prospección arqueológica superficial, para poder informar de la compatibilidad o incompatibilidad del proyecto con los bienes del patrimonio cultural.

Además, para completar la solicitud de fecha 30 de mayo de 2008 de cumplimiento del artículo 9.3 mencionado, con fecha 10 de noviembre de 2009 se recibe, procedente de la Dirección General de Carreteras, un documento titulado Informe sobre el nuevo proceso de consultas realizado a petición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino en Noviembre de 2008, del Estudio Informativo N-340 autovía, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo El Perelló-L'Hospitalet de L'Infant en el que el promotor considera nuevamente el informe de la entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña, de fecha 4 de

marzo de 2009, y da respuesta al informe de la anterior Dirección General del Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Cataluña, de fecha 31 de marzo de 2009.

Con respecto al primero, el promotor adopta un nuevo trazado alternativo a la variante de El Perelló, aceptado por el ayuntamiento del citado núcleo urbano en el acuerdo del Pleno de la Corporación Municipal de fecha 1 de abril de 2009, que discurre algo más al norte, en una ubicación más exterior del EIN, LIC y ZEPA Tossal de Montagut. Además, el promotor tiene previsto construir un falso túnel con recubrimiento estricto en la zona coincidente con el LIC, entre los pp.kk. 11+450 y 11+600 y realizar, en el proyecto constructivo, un ajuste mayor del trazado para reducir esta afección.

En cuanto a la necesidad de prospección arqueológica, el promotor hace extensible las conclusiones de un informe de la entonces Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Cataluña, de fecha 18 de agosto de 2009, relativo al estudio informativo Autovía A-7, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo La Jana-El Perelló, nueva alternativa San Rafael del Río-El Perelló, en el que se informa favorablemente el estudio informativo, condicionado a la realización de un Estudio Arqueológico que se realizará en fase de trazado, antes de la aprobación final del proyecto constructivo definitivo, que deberá incluir una prospección arqueológica superficial de todo el trazado propuesto, así como en el resto de áreas afectadas por el proyecto, como las zonas de acopio, así como una propuesta de medidas preventivas y/o correctoras. El promotor acepta esta condición para el Subtramo: El Perelló-L'Hospitalet de L'Infant, afirmando que se realizará una prospección arqueológica de toda la zona a ocupar por las obras, instalaciones auxiliares y posibles vertederos.

Además, la Dirección General de Carreteras también adjunta en este documento los oficios, de fecha 4 de agosto de 2009, de consulta a las siguientes administraciones públicas afectadas, en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos: Dirección General de Calidad Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña; Dirección General de Medio Natural del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña; Dirección General del Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Cataluña; y Dirección General de Carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña; Delegación del Gobierno en Cataluña; Subdelegación del Gobierno de Tarragona; Ayuntamiento de L'Ampolla; Ayuntamiento de El Perelló; Ayuntamiento de L'Almetlla de Mar; Ayuntamiento de Vandellós i L'Hospitalet de L'Infant; Agencia Catalana del Agua; además de dos universidades y 6 organizaciones ecologistas.

El promotor indica en este documento que está pendiente de recibir las respuestas a estas consultas.

Con posterioridad, la Dirección General de Carreteras remite, con carácter extemporáneo, a la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, tres respuestas procedentes de las siguientes administraciones, ninguna de ellas informada por parte del promotor: Agencia Catalana del Agua (recibida con fecha 27 de enero de 2010); Dirección General de Carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña (recibida con fecha 1 de febrero de 2010); y Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña (recibida con fecha 30 de marzo de 2010). La Agencia Catalana del Agua reitera, en su escrito, algunas de las recomendaciones y prescripciones, a incluir en el proyecto constructivo, ya indicadas en su alegación de fecha 22 de julio de 2008, que no fue informada por el promotor. La entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña considera que las modificaciones de trazado planteadas para la Variante de El Perelló reduce la afección al LIC y ZEPA «Tossal de Montagut» (dado que

afecta a una longitud menor y no queda ningún fragmento del espacio aislado por la autovía); pero que el impacto sigue siendo significativo, por lo que mantiene algunas de las medidas propuestas en el informe previo para corregirlo.

Por tanto, con fecha 3 de septiembre de 2010, la anterior Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino comunica al promotor que no ha emitido informe respecto a las respuestas extemporáneas citadas y le recuerda que aún no ha remitido un nuevo informe de la entonces Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat de Cataluña, tal y como se acordó en la reunión celebrada con fecha 8 de julio de 2009. Se reitera la necesidad de recabar este informe dado que la anterior Sección de Información y Estudios del Servicio de Arqueología y Paleontología de la Dirección General del Patrimonio Cultural de la Generalitat de Cataluña advirtió, con fecha 31 de marzo de 2009, de la conveniencia de realizar una prospección arqueológica preventiva en fase de estudio de impacto ambiental para poder valorar los resultados y proponer las medidas correctoras pertinentes; y la respuesta presentada por el promotor en el documento de noviembre de 2009 no se considera válida, pues se refiere a un proyecto diferente al que se está evaluando y, por tanto, a una realidad arqueológica diferente.

Con fecha 11 de diciembre de 2012 se recibe, en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, respuesta de la Subdirección General de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento en la que se indica que las medidas propuesta por la Agencia Catalana del Agua y la entonces Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad son coincidentes con las recibidas con anterioridad y que en la fase de aprobación del Estudio Informativo no cabe ninguna actuación más relacionada con el patrimonio cultural de Cataluña.

Por tanto, con fecha 22 de enero de 2013 la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente solicitó informe a la Subdirección General del Patrimonio Arquitectónico, Arqueológico y Paleontológico de la Generalitat de Cataluña para que complete el informe del entonces Servicio de Arqueología y Paleontología de fecha 31 de marzo de 2009.

Con fecha 14 de febrero de 2013 se recibe respuesta del Servicio de Arqueología y Paleontología de la Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña, de fecha 5 de febrero de 2013, en la que se informa de la celebración de una reunión con el promotor después de la emisión del citado informe (con fecha 8 de mayo de 2009) en la que se acordó informar favorablemente el estudio de impacto ambiental, con la condición de realizar las prospecciones arqueológicas en fase de trazado, y antes de la aprobación del proyecto constructivo definitivo. No obstante, este Servicio puntualiza que en la citada fase de trazado se deberá llevar a cabo un Estudio de Patrimonio Cultural exhaustivo, que contenga la información citada en su informe y que incluya la mencionada prospección arqueológica superficial y la propuesta de medidas preventivas y/o correctoras necesarias para la conservación del patrimonio cultural.

#### 4. Integración de la evaluación.

##### 4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas:

Antecedentes: Las alternativas 10A y 10C fueron contempladas como corredores en la Fase A del Estudio informativo N-340 autovía, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant». De ambas alternativas, en la Fase B del estudio informativo sólo se desarrolla con más detalle la alternativa 10A, propuesta como solución. Durante el proceso de información pública del estudio informativo mencionado («BOE» número 262, de 1 de noviembre de 2003), el ayuntamiento de L'Ametlla de Mar (tal y como indicó en el proceso de consultas previas) y gran número de sus vecinos presentaron alegaciones en contra de la

alternativa 10A y a favor de la alternativa 10C, por razones de planeamiento urbanístico, dado que la alternativa 10A atraviesa las zonas urbanas y urbanizables de Tres Cales, Sant Jordi d'Alfama y Calafat.

Por tanto, en el estudio informativo Autovía A-7, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo El Perelló-L'Hospitalet de L'Infant» se desarrolla la alternativa 10C, con el mismo detalle que la alternativa 10A, y se propone como solución, al evitar las zonas urbanas y urbanizables del término municipal de L'Ametlla de Mar.

Análisis ambiental para la selección de alternativas:

Magnitud	Alternativa 10A	Alternativa 10C
Longitud (m) . . . . .	14.875,808	13.925,808
Relleno (m <sup>3</sup> ) . . . . .	1.238.990,00	1.288.720,00
Excavación (m <sup>3</sup> ) . . . . .	299.349,00	1.975.518,00
Déficit o sobrante de tierras (m <sup>3</sup> ) . . . . .	-951.615,03	607.777,28

De acuerdo con la información incluida en el estudio de impacto ambiental, la comparación ambiental de las alternativas es la siguiente:

Factor ambiental	Alternativa 10A	Alternativa 10C
Contaminación atmosférica.	Afección intermedia.	Afección menor (zona menos antropizada).
Fauna.	Afección al corredor local que conecta El Perelló y L'Ametlla de Mar: área de Santes Creus.	Afección a la comunicación entre el EIN «Plana de San Jordi» y la ZEPA «Tivissa-Vandellòs-Llallberia».
Espacios Naturales de Interés.	Afección tangencial al EIN «La Plana de Sant Jordi».	Proximidad al espacio de la Red Natura 2000 «Tivissa-Vandellòs-Llallberia» y EIN «Muntanyes de Tivissa-Vandellòs».
Hábitats de interés comunitario.	Afección a una superficie menor de hábitat prioritario.	Afección a una superficie mayor de hábitat prioritario.
Contaminación acústica.	Afección a núcleos urbanos, urbanizaciones y edificios aislados en el municipio de L'Ametlla de Mar.	Afección a una masía del municipio de L'Ametlla de Mar.
Movimiento de tierras.	Menores movimientos de tierras y peor balance de tierras (déficit).	Mayores movimientos de tierras y mejor balance de tierras (sobrante).
Planeamiento urbanístico.	Afección a suelo urbano y urbanizable en el municipio de L'Ametlla de Mar.	Afección a suelo no urbanizable con protección en el municipio de L'Ametlla de Mar.
Vías pecuarias.	Afección a 4 vías pecuarias.	Afección a 2 vías pecuarias.

Con posterioridad a la fecha de redacción del estudio de impacto ambiental, el EIN La Plana de Sant Jordi pasa a formar parte del LIC y la ZEPA Tivissa-Vandellòs-Llallberia. Además, el área de Santes Creus está protegida también bajo las figuras de LIC, ZEPA y EIN Tossal de Montagut.

En consecuencia, tras este análisis, el estudio de impacto ambiental determina que si bien la alternativa 10A resulta ligeramente más favorable desde el punto de vista ambiental que la alternativa 10C, de forma global, el impacto de ambas alternativas es similar, optando por la alternativa 10C.

La variante de El Perelló surge del trámite de información pública, debido a la solicitud del ayuntamiento de El Perelló de alejar el trazado de la autovía del núcleo urbano. Esta variante cruza el LIC y ZEPA Tossal de Montagut en su extremo suroeste, a lo largo de 210 m, lo que supone la ocupación permanente de una superficie de 1,3 ha.

Posteriormente, el promotor acuerda con el ayuntamiento la modificación de la traza de la citada variante, desplazando ligeramente su trazado más al norte, reduciendo la afección al «Tossal de Montagut», al situarse en una posición más extrema que la anterior, y discurriendo al norte del cementerio de El Perelló, en lugar de al sur, como ocurría con la mencionada variante.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida, medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias.

A continuación se recogen los impactos más significativos y las medidas protectoras y correctoras diseñadas para su prevención o minimización. Para ello se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental, el estudio informativo de la nueva alternativa y los informes recibidos como respuesta al trámite de consultas previas y al trámite de información pública, mencionados en apartados anteriores de la presente Resolución.

Espacios naturales de interés. El trazado de la autovía finalmente seleccionado discurre, entre los pp.kk. 11+450 y 11+600 (modificación de la Variante de El Perelló), dentro de los límites del EIN, LIC y ZEPA Tossal de Montagut. El tramo final de la autovía, entre los pp.kk. 27+500 a 27+650 (alternativa 10C), se ubica en el LIC y ZEPA Tivissa-Vandellòs-Llaberia, que en esta zona coincide con el EIN Muntanyes de Tivissa-Vandellòs. Además, se sitúa muy próximo al LIC Barranc de Santes Creus, en torno al p.k. 14+500, y discurre entre dos superficies del LIC y ZEPA Tivissa-Vandellòs-Llaberia, coincidentes respectivamente con los EIN La Plana de Sant Jordi y Muntanyes de Tivissa-Vandellòs, entre el p.k. 22+000 y el final del subtramo (p.k. 27+650), que se ubica en su interior, tal y como se ha mencionado con anterioridad.

Según el documento presentado por el promotor con el título Informe sobre el nuevo proceso de consultas realizado a petición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino en noviembre de 2008, citado con anterioridad, en la Variante de El Perelló, a la altura del desmonte entre los pp.kk. 11+450 y 11+600, se encajará un falso túnel con recubrimiento estricto en la zona coincidente con el espacio protegido Tossal de Montagut.

El estudio de impacto ambiental señala que las instalaciones auxiliares, los caminos de acceso y los préstamos se ubicarán fuera de espacios protegidos y en lugares desde donde tampoco puedan producirles afecciones indirectas. Además, durante las obras, se procederá al vallado de la franja de trabajo situada en el tramo que discurre cercano a La Plana de Sant Jordi y al LIC y ZEPA Tivissa-Vandellòs-Llaberia, para asegurar que no se ocupe más terreno ni se circule fuera de la misma, estableciendo las medidas necesarias para ello. El acceso a las obras en esta zona no se realizará ocupando terreno del espacio protegido.

Fauna. Entre las especies de fauna que pueden resultar afectadas por el proyecto se encuentran el águila-azor perdicera y el águila real, la primera de las cuales se encuentra catalogada en la categoría de vulnerable, en el Catálogo Español de Especies Amenazadas. No obstante, también pueden resultar afectadas especies de anfibios, reptiles y mamíferos, como el jabalí.

En el estudio de impacto ambiental no se considera imprescindible establecer limitaciones temporales a la construcción de la autovía, dado que los cortados calizos en los que nidifican las dos especies de águila mencionadas se sitúan a varios kilómetros del trazado.

Para atenuar el efecto barrera de la autovía, el estudio de impacto ambiental contempla la adecuación de todas las obras de drenaje (pp.kk. 19+260, 19+850, 20+120, 20+340, 20+790, 20+980, 21+210, 21+750, 25+070, 25+510 y 27+320) para permitir el paso de la fauna de mediano y pequeño tamaño, mediante la construcción de una pasarela lateral interna que permita el paso en seco de los animales y la revegetación de

las bocas de los drenaje para hacerlos más atractivos. Además, se han diseñado 3 pasos de fauna tipo marco para reducir el efecto barrera entre las dos superficies del LIC y ZEPA Tivissa-Vandellòs-Llaberia, coincidentes con los EIN La Plana de Sant Jordi y Muntanyes de Tivissa-Vandellòs: dos pasos de fauna de 7,0 x 3,5 m, en los pp.kk. 21+600 y 22+880, y un paso de fauna de 3 x 3 m, en el p.k. 22+520. Asimismo, en el estudio de impacto ambiental se tiene previsto la restauración de los márgenes de los barrancos que se cruzan por medio de viaductos (barranc de Les Bordes (p.k. 15+480), barranc del Revencador (p.k. 16+500), barranc de l'Estany (p.k. 16+800), barranc Torrent del Pi (p.k. 18+400) y barranc del Cap del Terne (p.k. 24+450)) con especies de matorral propias de la maquia litoral, con el fin de conservarlos como lugares de paso de fauna.

El estudio de impacto ambiental señala que se ha previsto la instalación de un cerramiento que impida el acceso de animales a la autovía, que será prolongado 400 m en los enlaces, para cubrir las carreteras no valladas. Además, se dispondrán dispositivos de escape (puertas basculantes y rampas junto al cerramiento por el lado más próximo a la autovía) en las proximidades de todos los lugares susceptibles de entrada de animales, especialmente en las proximidades de los enlaces.

Además, para evitar que los animales queden atrapados en las obras de drenaje longitudinal, el promotor mantiene que el proyecto constructivo incluirá rampas rugosas en las cunetas reducidas. También se tiene previsto la instalación de rejillas en los sifones y/o arquetas, que impidan el acceso de pequeños animales a su interior, o su adecuación para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

Suelo y vegetación. En el estudio de impacto ambiental se prevé el jalonamiento de la franja de ocupación estricta de las obras a lo largo de toda la traza; la recogida y el apilado, y en su caso, la conservación del horizonte superficial de suelo en las zonas ocupadas, para reutilizarlo en los taludes y las zonas ocupadas temporalmente; el almacenamiento temporal de aceites y otros productos no biodegradables y su entrega a gestor autorizado; y la disposición de sistemas de control de posibles vertidos (barreras de sedimentación y balsas de decantación), superficies impermeabilizadas y cunetas perimetrales en parques de maquinaria y otras instalaciones auxiliares donde se produzca algún efluente contaminante con riesgo de vertido accidental.

Con el fin de minimizar la destrucción y el deterioro de la cubierta vegetal, el estudio de impacto ambiental incluye, como medida preventiva, la localización de los caminos, préstamos y vertederos en lugares desprovistos de cubierta vegetal natural; el vallado temporal de las superficies con vegetación natural de mayor valor: vegetación de ramblas y riberas, pinares, encinares y hábitats naturales; el empleo de cubiertas en la maquinaria de transporte; y el riego periódico de las pistas no asfaltadas por las que circulen.

Asimismo, el estudio de impacto ambiental contempla, con carácter previo a la ejecución de las obras, la realización de un estudio detallado para localizar los ejemplares de palmito que puedan resultar afectados por las mismas, con el fin de solicitar las autorizaciones necesarias, dado que la especie que se encuentra protegida por la Orden de la Generalitat de Cataluña de 5 de noviembre de 1984, sobre la protección de plantas de la flora autóctona amenazada de Cataluña. Además, contando con el permiso previo de la Generalitat de Cataluña, los ejemplares afectados serán transplantados a las zonas a restaurar.

Como medida correctora, en el estudio de impacto ambiental figura la restauración vegetal de las zonas alteradas por las obras con el fin de recuperar, aunque sea de forma parcial, la cubierta original, especialmente en las zonas con vegetación natural, como los márgenes de ramblas y barrancos. Para ello se utilizarán especies que formen parte de las distintas comunidades que componen las series de vegetación de la zona, tanto en su etapa madura como es las distintas etapas de sustitución, eligiendo de entre ellas, aquellas que existan en viveros, así como los ejemplares de palmito retirados.

Hidrología e hidrogeología. El trazado discurre por el acuífero Pla de l'Ametlla. Según el estudio de impacto ambiental, los movimientos de tierra necesarios para la construcción de la autovía no afectarán a acuíferos de interés regional. En cambio, la excavación de los desmontes puede tener efectos sobre acuíferos locales, siendo éstos de escaso interés.

Para evitar la interrupción de la red de drenaje superficial el estudio de impacto ambiental tiene prevista, como medida preventiva, la instalación de obras de drenaje transversal. Además, los viaductos se han diseñado de forma que los estribos se sitúen, al menos, a 5 m de cada lado del cauce.

Asimismo, las instalaciones de obra y los parques de maquinaria se ubicarán fuera de los lugares sensibles o vulnerables, como son las zonas desde las que los vertidos puedan llegar a los cauces o a las zonas húmedas, y tendrán previstos sistemas de control de posibles vertidos, como barreras de sedimentación y balsas de decantación. Además, para evitar cualquier afección al acuífero, las instalaciones auxiliares se localizarán sobre una superficie impermeabilizada y bordeada por una cuneta perimetral que recoja los lixiviados que se produzcan.

Para poder verter el agua recogida en las balsas de decantación, se efectuará previamente un análisis de su calidad para garantizar que no se produzcan vertidos contaminantes. Además, las aguas residuales deberán ser tratadas convenientemente de forma que cumplan con los estándares de calidad fijados en la normativa de aguas vigente en el momento de realizar la obra.

Según el estudio de impacto ambiental, se establecerá cuanto antes una cubierta vegetal para la protección del suelo en zonas alteradas y así evitar arrastres.

Préstamos y vertederos. La construcción de la alternativa seleccionada no requiere aporte de material de relleno, generándose un excedente de materiales excavados de 600.000 m<sup>3</sup>, aproximadamente.

El estudio de impacto ambiental propone que se estudie en el proyecto constructivo la posibilidad de ceder los sobrantes a las explotaciones locales para su tratamiento y empleo o de utilizarlos como material de relleno de los huecos de explotaciones a cielo abierto del entorno, bien abandonadas o bien en explotación.

En caso contrario, el depósito del excedente de tierras en otros lugares requerirá, según el estudio de impacto ambiental, de un estudio específico para evitar cualquier impacto significativo, evitando en todo momento la alteración de las zonas con hábitats naturales prioritarios y/o de mayor interés para la vegetación, los espacios protegidos y los yacimientos arqueológicos y su entorno. Además, se tendrá en cuenta también la compatibilidad de la localización propuesta con el planeamiento urbanístico.

Patrimonio histórico-artístico y cultural y vías pecuarias. Dada la proximidad del trazado de la autovía a diversos elementos del patrimonio cultural, arquitectónico y arqueológico, el promotor se compromete a realizar, en fase de proyecto, una prospección arqueológica intensiva superficial del trazado y de toda la zona a ocupar por las obras, instalaciones auxiliares, caminos de acceso y vertederos.

Además, según el estudio de impacto ambiental, se realizará un seguimiento arqueológico de los movimientos de tierra asociados al desbroce y preparación del terreno, desmontes, préstamos, instalaciones provisionales etc., con un equipo de especialistas con experiencia en estos trabajos.

En caso de realizarse algún hallazgo susceptible de destrucción, se procederá de acuerdo con el órgano competente de la Generalitat de Cataluña.

En cuanto a las vías pecuarias, el estudio de impacto ambiental contempla la reposición de todas las que sean afectadas.

Contaminación acústica. El estudio de impacto ambiental contempla la atenuación del ruido generado durante las obras, mediante el mantenimiento regular de la maquinaria, el uso de silenciadores en los escapes y la ejecución diurna de los trabajos.

Para cumplir con la Ley 16/2002, de 28 de junio, de la Generalitat de Cataluña, de protección contra la contaminación acústica, el estudio de impacto ambiental incluye una predicción de los niveles sonoros que permite identificar una vivienda, la Masía de Ponts (p.k. 18+100, margen izquierdo), en la que se superan los límites nocturnos de 55 dB(A). En la Masía de Toni Barralluga (p.k. 22+100, margen izquierdo), el ruido se atenúa hasta alcanzar los 54 dB(A) por la noche, debido a que en ese tramo la autovía se ha diseñado en trinchera. Por tanto, sólo se prevé la instalación de pantallas acústicas en la Masía de Ponts.

No obstante, según el estudio de impacto ambiental, en el proyecto de construcción se profundizará en el estudio de previsión del nivel sonoro realizado.

Riesgo de incendios forestales. El estudio de impacto ambiental detecta el incremento del peligro de incendio de las zonas forestales situadas en el entorno de la autovía y hace referencia al Decreto 130/1998, de 12 de mayo, de la Generalitat de Cataluña, por el cual se establecen medidas de prevención de incendios forestales en las áreas de influencia de carreteras. En este Decreto se relacionan una serie de requisitos que deben incluirse en los estudios de impacto ambiental de nuevas infraestructuras viarias, así como algunas medidas de prevención que dicho estudio debe contemplar, con la finalidad de minimizar el riesgo de incendio forestal.

Además, según el estudio de impacto ambiental, los términos municipales de L'Ametlla de Mar, El Perelló y Vandellòs i L'Hospitalet de l'Infant están incluidos en el anexo del Decreto 64/1995, de 7 de marzo, de la Generalitat de Cataluña, por el cual se establecen medidas de prevención de incendios forestales, como municipios de alto riesgo de incendio forestal, durante el período comprendido entre el 15 de junio y el 15 de septiembre.

Para prevenir los incendios forestales, el estudio de impacto ambiental apunta que el proyecto de construcción deberá incluir, para determinar con precisión el riesgo de incendio, lo siguiente: mapas de combustibilidad e inflamabilidad de la vegetación existente en una franja perimetral de 100 m a ambos lados de la plataforma; análisis de la continuidad y superficie de las masas forestales que existan en la franja perimetral anterior, en caso de un hipotético incendio; análisis de los datos de los incendios y de las causas en los tramos preexistentes o similares.

4.3 Seguimiento ambiental de las medidas propuestas. El estudio de impacto ambiental incluye un Plan de Vigilancia Ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el adecuado seguimiento ambiental de la obra. Los controles propuestos más destacados son:

Actuaciones de seguimiento y vigilancia durante las obras:

Comprobación y emisión de informes relativos a la calidad atmosférica, los niveles sonoros, la protección del sistema hidrológico, la hidrogeología, el suelo, la flora y vegetación, la fauna y el mantenimiento de la permeabilidad territorial.

Vigilancia del mantenimiento de los servicios existentes y de la reposición de vías pecuarias y caminos históricos.

Comprobación y emisión de informes relativos a la ubicación de canteras, zonas de préstamos, graveras, caminos de obra e instalaciones auxiliares.

Actuaciones de seguimiento y vigilancia en la fase de explotación: Comprobación y emisión de informes relativos a los niveles sonoros, al sistema hidrológico, a la efectividad de las medidas de restauración de la cubierta vegetal y a la fauna.

## 5. Condiciones al proyecto.

El trazado finalmente adoptado se corresponde con la alternativa interior llamada alternativa 10 C, modificada con el trazado de la variante de El Perelló acordado finalmente con el ayuntamiento de El Perelló. No obstante, el promotor deberá precisar las medidas preventivas y correctoras previstas, a escala de proyecto, y adoptar, además de las medidas asumidas por él durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, las siguientes:

5.1 Espacios naturales de interés: De acuerdo con el documento presentado por el promotor con el título Informe sobre el nuevo proceso de consultas realizado a petición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino en Noviembre de 2008, en la Variante de El Perelló, a la altura del desmonte existente entre los pp.kk. 11+450 y 11+600, se encajará un falso túnel con recubrimiento estricto en la zona coincidente con el espacio protegido como EIN, LIC y

ZEPA Tossal de Montagut. También indica el promotor que en el proyecto constructivo se tratará de minimizar aún más la afección al citado espacio, por lo que si finalmente se ajusta el trazado, la solución final deberá consensuarse con el organismo competente en materia de gestión de los espacios protegidos de Cataluña.

Se procederá a la instalación de un cerramiento temporal de ambos márgenes de la zona de obras, reduciendo la superficie de ocupación a la mínima imprescindible, en los tramos de la autovía que discurran próximos a espacios de la Red Natura 2000 y EIN, que son aproximadamente los siguientes: entre los 11+450 y 11+600 de la modificación de la variante de El Perelló (EIN, LIC y ZEPA Tossal de Montagut); en torno al p.k. 14+500 de la alternativa 10C (LIC Barranc de Santes Creus); y entre los pp.kk. 22+000 y 27+650 de la alternativa 10C (LIC y ZEPA Tivissa-Vandellòs-Llaberia, EIN La Plana de Sant Jordi y Muntanyes de Tivissa-Vandellòs).

5.2 Fauna: De acuerdo con el documento presentado por el promotor con el título «Informe sobre el nuevo proceso de consultas realizado a petición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino en Noviembre de 2008», en el proyecto constructivo, el promotor estudiará, una vez definida la rasante y las zonas de desmonte definitivas, las necesidades de paso de fauna entre los pp.kk. 16+800 y 18+400, para ubicarlos donde su utilidad sea más eficaz y a su vez afecte menos a los intereses de terceros; así como la posibilidad de aumentar la permeabilidad transversal del trazado entre los pp.kk. 21+800 y 22+400, una vez consultados los organismos locales.

Para el diseño de los pasos de fauna, los dispositivos de escape y el vallado de la autovía, así como para la toma de decisión acerca de la instalación de falsos túneles, se hará de tal forma que la infraestructura cumpla con los criterios establecidos en el documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006), y durante el desarrollo del plan de vigilancia ambiental, se seguirán los criterios establecidos en el documento Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte del entonces Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

5.3 Suelo y vegetación: Siguiendo las indicaciones de la Agencia Catalana del Agua, se llevará un control de los movimientos de tierra y se minimizará la afección a los suelos de mayor valor agrológico. Además, con carácter previo al inicio de las obras, se realizará un recorrido de campo, efectuado por conocedores del medio, con el fin de identificar la presencia de especies autóctonas de interés. En caso afirmativo, la Dirección facultativa informará de la situación a los técnicos competentes en materia de Medio Ambiente de Cataluña y, siguiendo las directrices que marquen, se plantearán medidas protectoras encaminadas a su recolección, mantenimiento en vivero provisional y transplante una vez finalizada la obra.

Tanto en la redacción del proyecto constructivo como durante la ejecución de las obras se deberá velar por el cumplimiento de la normativa vigente en materia de prevención de incendios forestales, entre la que se encuentra el Decreto 130/1998, de 12 de mayo, de la Generalitat de Cataluña, por el cual se establecen medidas de prevención de incendios forestales en las áreas de influencia de carreteras; además, de lo establecido en el Plan de Protección Civil de emergencias por incendios forestales en Cataluña (INFOCAT).

5.4 Hidrología e hidrogeología: En el proyecto constructivo se deberá tener en cuenta las siguientes recomendaciones y prescripciones de la Agencia Catalana del Agua:

Utilizar, en la delimitación de las zonas de uso restringido o excluido, las referencias a la zonificación del espacio fluvial y a la regulación de usos del artículo 6 (Directriz de preservación frente a los riesgos de inundación) del Decreto 305/2006, de 18 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Urbanismo de la Comunidad Autónoma de Cataluña.

Diseñar las obras de manera que no impliquen ningún encauzamiento ni artificialización del cauce, respetando íntegramente la zona fluvial y el régimen de corrientes del sistema hídrico.

Seleccionar puntos de cruce con cursos fluviales en los que la calidad ecológica sea la más baja; adoptar una franja de ocupación inferior al resto del trazado de la autovía; reponer la morfología y vegetación original del cauce y de las riberas con especies autóctonas; y, en caso de que sea imprescindible modificar el sustrato del cauce y las riberas, restaurar, siempre que sea posible, con métodos de revegetación y bioingeniería.

Realizar un estudio detallado que incluya la posible afección de las obras al acuífero de Cardó-Vandellós, que forma parte del acuífero protegido Plana de l'Ampolla-Perelló-l'Almetlla de Mar, y la propuesta de medidas preventivas y correctoras necesarias para evitar su contaminación.

Tener en cuenta las directrices y recomendaciones técnicas establecidas en los siguientes documentos: Directrices de planificación y gestión de espacio fluvial (Guía técnica 3), Recomendaciones Técnicas para los estudios de inundabilidad de ámbito local (Guía Técnica 1) y Recomendaciones técnicas para el diseño de infraestructuras que interfieren con el espacio fluvial (Guía Técnica 4).

5.5 Préstamos y vertederos: El promotor deberá consensuar con la administración autonómica competente el emplazamiento de las zonas de préstamo y vertedero, así como su restauración posterior, una vez finalicen las actividades del proyecto asociadas a ellas.

5.6 Patrimonio histórico-artístico y cultural: Se realizará, a petición del Servicio de Arqueología y Paleontología de la Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña, un Estudio de Patrimonio Cultural, en la fase de trazado y antes de la aprobación del proyecto constructivo definitivo, que deberá recoger la siguiente información:

Recopilación documental previa que incluya una relación de todos los elementos arqueológicos, paleontológicos y arquitectónicos documentados en la zona del proyecto, mediante la consulta de los Inventarios de Patrimonio que se encuentran en la sede de la Dirección General del Patrimonio Cultural y de los diferentes catálogos recogidos en las figuras de planeamiento urbanístico aprobadas.

Trabajo de campo consistente en la realización de una prospección arqueológica del área afectada por el proyecto con el objetivo de contrastar la documentación recopilada previamente y documentar la posible existencia de yacimientos arqueológicos no inventariados y sí observables o detectables en superficie, así como cualquier otro elemento de interés histórico-artístico. La citada prospección deberá contar con la imprescindible autorización de la Dirección General del Patrimonio Cultural, según dispone la Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del Patrimonio Cultural Catalán y el Decreto 78/2002, de 5 de marzo, del Reglamento de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico.

Documento final que contenga:

Documentación fotográfica que evidencie y permita identificar de forma clara los elementos patrimoniales documentados y las distintas zonas prospectadas.

Documentación planimétrica detallada (escala 1:5000 o de mayor detalle, cuando sea necesario), en la que se represente el proyecto, las áreas prospectadas y todos los elementos que se hayan documentado en las fases de recopilación documental y de trabajo de campo.

Evaluación de impacto, directo o indirecto, sobre el patrimonio cultural, valorada en función de la posición de los elementos patrimoniales y de la obra proyectada; y teniendo en cuenta el valor intrínseco del elemento afectado y la singularidad tipológica y cultural del elemento documentado en su medio físico.

La evaluación debe incluir la propuesta de medidas preventivas y/o correctoras y tener en cuenta si con su aplicación se obtendrá un grado de atenuación óptimo del impacto que permita la buena conservación del citado elemento. En concreto, se deberán prever medidas preventivas, correctoras y técnicas necesarias para evitar o minimizar la afección al yacimiento arqueológico Tram de Vía Romana del Perelló.

Además, como medida general se propondrá un seguimiento arqueológico de todos los movimientos de tierras para poder controlar y documentar la posible aparición de yacimientos arqueológicos no observables superficialmente.

5.7 Contaminación acústica: Durante el proyecto constructivo se redactará un estudio del impacto acústico, acorde con la legislación estatal y autonómica vigente: Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas; y Ley 16/2002, de 28 de junio, de Protección contra la Contaminación Acústica, y Decreto 176/2009, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 16/2002, en Cataluña. En función de los resultados, se ejecutarán las medidas correctoras necesarias.

5.8 Otras: En aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, el proyecto constructivo incluirá la utilización prioritariamente de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos en los firmes de este proyecto. A tal fin el proyecto constructivo especificará el volumen total de caucho de NFU que se prevé utilizar y su porcentaje respecto al total de ligantes y mezclas bituminosas que precisará este proyecto. Se detallará la gestión que sobre estos materiales propone desarrollar el promotor así como la observación de la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; del Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, y de la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprueba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «BOE» en el que se publica la DIA.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Autovía A-7, tramo Castellón-L'Hospitalet de L'Infant, subtramo El Perelló-L'Hospitalet de L'Infant (Tarragona), al concluirse que siempre y cuando se autorice la alternativa 10C con la Variante de El Perelló y su modificación posterior, y en las condiciones anteriormente señaladas que se han deducido del proceso de evaluación, no producirá impactos adversos significativos

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 23 de julio de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

