

Esta situación es la que ha llevado a la Autoridad Portuaria de Bilbao a plantearse la realización del presente proyecto. Para determinar cual podía ser la ubicación más favorable para la nueva instalación se han realizado estudios y análisis considerando las dimensiones de los buques esperados, las necesidades de maniobrabilidad y calado de los mismos, la agitación portuaria, la batimetría y geotecnia de la zona, así como la necesidad de espacio en tierra para espera y estacionamiento de vehículos. A partir de estas determinaciones se llevó a cabo un estudio de alternativas tanto de las posibles implantaciones del muelle, como del dimensionamiento y ordenación en planta de la superficie de tierra.

Como resultado de estos estudios se ha optado, como solución más adecuada, por construir el nuevo muelle de atraque arrancando del dique exterior del puerto deportivo de Getxo, a unos 300 metros del contramuelle de Algorta, paralelo a él y en alineación con el muelle Príncipe de Asturias del espigón de Santurtzi. El área de tierra asociada al nuevo muelle quedará entre éste y el citado contramuelle de Algorta.

Las características principales de la actuación son las siguientes:

Muelle de atraque:

Se configura un muelle mixto de 355 metros de longitud, compuesto por seis cajones y seis vanos formados por cuatro vigas artesa en paralelo de 27,30 metros de luz libre. El calado en bajamar es de 12 metros.

Las dimensiones de los cajones son: Eslora, 31,28 metros; manga, 17,16 metros; puntal, 16,5 metros. La sección tipo considerada tiene una banqueta de cimentación de 3 metros de altura sobre arena densa y gran compacidad, una vez dragados los fangos existentes. Los vanos intermedios se salvan con cuatro vigas prefabricadas pretensadas. La interdistancia de las vigas en proyecto es de 4,30 metros; la luz entre paramentos de estribos es de 30,30 metros, admitiendo vigas de 30 metros de longitud con los ruggados correspondientes.

Área de tierra:

El área creada tendrá una superficie de 30.000 metros cuadrados, con una anchura media de 80 metros, siendo el perímetro exterior (lado del mar) de 330 metros y el interior de 370 metros. Para conformar esta superficie se ejecuta un dique de cierre perimetral, compuesto por un manto principal de protección de escollera de 1 tonelada, coronado a la cota +7,20 metros, un manto secundario con escollera de 200 kilogramos y un núcleo de todo.

El relleno de este recinto se realizará con material que podrá ser: Bien hidráulico o de aportación, dependiendo de las características del material dragado. Este relleno culmina con el pavimento a la cota +7,00 metros.

Consultas realizadas:

Se han recibido dos contestaciones a las consultas realizadas con la documentación aportada por la Autoridad Portuaria de Bilbao:

Dirección General de Costas: Manifiesta que no tiene objeciones importantes al proyecto. Sugiere que, si sus características lo permiten, el material dragado se utilice para la regeneración de playas.

Instituto Español de Oceanografía: Indica que no existen, por su parte, sugerencias a realizar.

13922

RESOLUCIÓN de 26 de junio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo EI.1-T-06. Variante de la CN-240 entre la CN-340 y Montblanc.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 21 abril 1998, a la Dirección General de Calidad

y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen del estudio informativo Variante de la CN-240 entre la CN-340 y Montblanc, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 18 de noviembre de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 20 de octubre de 1999, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 22 de febrero de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Posteriormente a este proceso, se realizó un documento complementario del estudio de referencia, donde se proponía una alternativa parcial a la variante C y se evaluaba su impacto ambiental.

El proceso de información pública de este documento complementario se realizó por parte de la Dirección General de Carreteras en el Boletín Oficial del Estado de 8 de septiembre de 2000.

Por último, con fecha 18 de abril de 2001, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento complementario al estudio informativo de referencia y el resultado de la información pública del mismo.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es un resumen de los resultados del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo «Variante de la N-240, entre la N-340 y Montblanc».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada y estudiadas las soluciones propuestas en el estudio informativo, se considera que la opción ambientalmente más favorable es la denominada variante C con la alternativa parcial planteada en el documento complementario al estudio de referencia, siempre y cuando, se cumpla lo establecido en el estudio de impacto ambiental, así como las condiciones que a continuación se exponen.

1. Adecuación ambiental del trazado

De cara a minimizar los impactos morfológicos y paisajísticos, evitando nuevas ocupaciones de suelo, se deberá utilizar al máximo el trazado de la actual N-240. Para ello se debe respetar el trazado de la variante C seleccionada sobre la actual N-240 desde el punto kilométrico 27 + 500 hasta el final de la variante seleccionada, siempre y cuando sea técnicamente viable y no suponga una disminución de la seguridad vial.

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

De acuerdo con lo expuesto en el estudio de impacto ambiental, se deberá asegurar, tanto durante la construcción como durante la explotación de la autovía, la continuidad de los servicios existentes, garantizando la accesibilidad a las zonas periurbanas y agrícolas, mediante la ejecución de los oportunos pasos inferiores convenientemente dimensionados para permitir el paso de maquinaria agrícola y ganado, confirmando su seguridad respecto al tráfico de la autovía.

Se restituirán todos los caminos y carreteras afectados por la obra. En lo referente a la red viaria y ferroviaria, el proyecto constructivo contemplará las medidas adecuadas para asegurar el mantenimiento de tráfico de las carreteras, especialmente las siguientes: N-340, A-2, T-724, T-742,

carretera de Pobla de Mafumet, carretera de Villalonga del Camp, y la carretera Vella de Valls, así como la propia N-240, en aquellos puntos donde ésta se transecta. Asimismo no se afectarán los trazados del ferrocarril de Barcelona a Reus y de Barcelona a Lleida, igualmente se dará continuidad a los caminos ocupados o transectados, como son, entre otros: camí del Palleresos, camí de Montblanc a Tarragona, camí dels Sorts, camí vell de Puigdelfí, camí dels Hospitals, camí del Carnero, camí de la Granja, camí del Pontent, camí del Fontanals, camí del Puig de Gallissa, camí del Freixe, camí del Rom, camí Vell del Bosc de Valls, camí Vell y el camí vell de Tarragona a Montblanc.

Respecto a los servicios existentes, y concretamente en cuanto a canalizaciones y conducciones, se deberá evitar cualquier afección a las redes eléctricas de FECSA, REE y ENHER, los gasoductos de Enagas y Gas Tarracense, los oleoductos de CLH y Repsol, y las canalizaciones y colectores de Solvay y Aigües de Tarragona, así como los tendidos de cable de Telefónica.

3. Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico

Con objeto de minimizar los riesgos sobre el sistema hidrológico, formado por el río Francolí y sus afluentes, no se instalarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas donde exista posibilidad de afectar, tanto de manera directa como indirecta, a dicho sistema.

Se instalarán balsas de decantación en la zona de instalaciones y parque de maquinaria, así como barreras de retención de sedimentos en todos los tramos del trazado que discurran próximos al río Francolí y a sus afluentes.

Los residuos como aceites, combustibles, cementos, etc., procedentes de la zona de instalaciones durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

Se evitará la canalización y rectificación de los cursos naturales de agua.

Se minimizará la franja de afección a las riberas cruzadas por el eje ocupándose la anchura estrictamente necesaria de actuación en torno al eje de la vía que permita la construcción de la misma.

Se deberán restaurar, vegetal y morfológicamente, los cursos de agua atravesados, en una longitud superior del cauce que la de la zona afectada. Entre los cauces en los que se deberá actuar se encuentran, entre otros, el barranc del Mas Blanc, el torrent de Mas de Marqués, la riera de la Selva, el torrent de les bruixes, el torrent de Glorieta, el río Francolí, el torrent d'en Puig, el torrent de Les Canyes y la rasa del Serraller.

En el punto kilométrico 1 + 600, hay una zona que en épocas de lluvia sufre la avenida de gran cantidad de agua, por lo que se deberá consultar al respecto, con la Confederación Hidrográfica del Ebro, para aplicar las medidas protectoras o las modificaciones técnicas necesarias.

Se diseñarán balsas permanentes de retención como medida de protección frente a vertidos accidentales de residuos peligrosos en la bocas de los túneles, estudiándose la conveniencia de ubicar otras en el resto del trazado durante la fase de proyecto de construcción. Los túneles serán impermeabilizados a medida que se construyan para evitar filtraciones de estos vertidos a los acuíferos.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre las aguas superficiales. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, siempre que no sea sobrepasado el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos. En caso de no ser así, deberá tratarse el agua por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

En ningún caso se situarán las instalaciones en zonas calificadas como de alta vulnerabilidad a la contaminación de las aguas subterráneas y se colocarán, asimismo, barreras de retención de vertidos fluidos en las líneas de contacto entre suelos de vulnerabilidad baja y media y en las de media con alta.

4. Prevención de ruido

Se deberá confirmar la afección a núcleos habitados, así como la longitud y localización de las pantallas acústicas, en base a lo expuesto en el estudio de impacto ambiental.

Se deberán analizar, asimismo, los niveles sonoros y el diseño, en su caso, de protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos, así como las zonas de sensibilidad para la fauna, prestando especial atención a la afección a zonas urbanas de Tarragona en el punto kilométrico 1 + 300, la Pobla de Mafumet del punto kilométrico 5 + 500 al punto kilométrico 8 + 000,

el Rourell en el punto kilométrico 11 + 500, las urbanizaciones situadas junto al punto kilométrico 16 + 800, La Plana d'En Verga en el punto kilométrico 20 + 300, Masmolets en el punto kilométrico 22 + 000, Fontcaldes en el punto kilométrico 23 + 800, y L'Illa en el punto kilométrico 26 + 300. En cuanto a las zonas de posible afección a la fauna, se deberá analizar la zona de la sierra de Guixeres, del punto kilométrico 24 + 700 al punto kilométrico 26 + 500, de la variante seleccionada.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la variante serán los siguientes, según las recomendaciones de la Dirección General de Carreteras, serán los siguientes, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (de 7 a 23 horas) menos que 65 dB(A)

Leq (de 23 a 7 horas) menos que 55 dB(A)

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de 7 a 23 horas) menos que 75 dB(A)

Leq (de 23 a 7 horas) menos que 75 dB(A)

Zonas hospitalarias:

Leq (de 7 a 23 horas) menos que 55 dB(A)

Leq (de 23 a 7 horas) menos que 45 dB(A)

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (de 7 a 23 horas) menos que 55 dB(A)

Leq (de 23 a 7 horas) menos que 55 dB(A)

Asimismo se deberán considerar los criterios establecidos en la Resolución de 30 de octubre de 1995 de la Generalidad de Cataluña, en cuanto a niveles acústicos.

5. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico

En el proyecto constructivo se deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo, previa presentación de un programa detallado de intervención y autorización del mismo por parte del Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimientos de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo.

Se evitará toda afección a yacimientos y bienes del patrimonio histórico artístico inventariados en el estudio de impacto ambiental, prestando especial atención a los más cercanos a la traza, como son: «Mas del Arc», en Tarragona, «Mas Blanc» y «Barran Mas Blanc» en La Pobla de Mafumet, «Bosc de Valls» en Valls, «Pont de Rasa» en Vallmoll y «L'Illa» en Montblanc. En caso de aparición de restos o yacimientos no inventariados, se ejecutarán las actuaciones arqueológicas que en su momento dicte el citado Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña.

6. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares

Se emplearán únicamente materiales de aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, las nuevas explotaciones que se abran deberán recabar de la autoridad ambiental competente la correspondiente autorización.

La ubicación de los vertederos destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación no se podrán establecer en:

- Puntos de interés geológico o geomorfológico.
- Zonas bióticas de interés singular.
- Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.
- Aluviales de los ríos existentes en la zona afectada.

Previo a la ubicación de los vertederos se deberá realizar un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento, así como la posibilidad de utilizar las canteras abandonadas como zonas de vertido, cuyas conclusiones determinarán el emplazamiento final.

Serán excluidas como zonas de préstamos, vertederos o instalaciones auxiliares las incluidas en los espacios del Pla d'Espais de interés natural (PEIN), como son el Tossal Gros de Miramar y Muntanyes de Prades.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

7. *Protección de la fauna y de la vegetación*

Tal y como se indica en el estudio de impacto ambiental, no se realizarán desbroces, trabajos de piconaje, voladuras, movimientos de tierras ni otras actividades generadoras de ruido en épocas de cría o nidificación de algunas especies, principalmente rapaces, prestando especial atención a las consideraciones incluidas en el plan de recuperación del águila perdicera, al encontrarse la nueva vía en su ámbito de aplicación. Las obras de emboquille de los túneles y desmonte en roca deberán efectuarse fuera de la época de cría de esta especie (de febrero a junio).

Se deberán adecuar los sistemas de drenaje previstos en el estudio informativo para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos sin perder su funcionalidad original. La ubicación de dichos pasos se determinará en el proyecto constructivo en coordinación con el Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña, a partir de un estudio sobre los pasos naturales a lo largo de la traza.

Para minimizar la afección a las comunidades vegetales y faunísticas del ámbito de estudio se deberán tomar las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Esta ocupación se ceñirá lo máximo posible a lo largo de la traza, en las zonas de vertedero, zonas de instalaciones, caminos auxiliares y préstamos en caso de ser necesarios, intentando no superar la franja definida por la explanación de la autovía. Se prestará especial atención a la ocupación en las zonas de las sierras de Guixerres y Carbonaria, así como a las riberas del río Francolí y sus afluentes, consideradas de alto valor ecológico.

Se deberán utilizar, en la revegetación de taludes de desmonte y terraplén y de otras zonas desnudadas a causa de la obra, especies vegetales autóctonas propias de la zona. Preferentemente se plantarán especies arbóreas y arbustivas poco inflamables.

8. *Defensa contra la erosión*

Se redactará un documento a nivel de proyecto donde se desarrollen las medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, túneles, etc.), así como áreas de vertedero, préstamos si son necesarios, viario de acceso a la obra, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales, prestando especial atención a las bocas de los túneles.

Los taludes se diseñarán según los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. En cualquier caso, los desmontes no serán superiores a 1H:2V, salvo que produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense las ventajas de taludes más tendidos.

Se elaborará, en el proyecto constructivo, un plan de gestión de tierra vegetal en el que se contemplará la retirada selectiva de la capa más superficial del suelo en los movimientos de tierras, que tras su acopio y mantenimiento, se reutilizará en la restauración vegetal del trazado y de las superficies ocupadas por las instalaciones temporales utilizadas en la fase de construcción.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

9. *Medidas relativas a la reducción de los riesgos de incendios forestales*

Dado el carácter forestal de buena parte del recorrido de la autovía proyectada y en cumplimiento del Decreto 130/1998, de 12 de mayo, del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalidad de Cataluña, por el que se establecen medidas de prevención de incendios forestales en las áreas de influencia de carreteras, y dado que el trazado discurre por terrenos de alto riesgo de incendios, se aplicará lo establecido en el referido Decreto 130/1998.

Las zonas de mayor sensibilidad se corresponden con las áreas de bosque de pino carrasco, localizadas en las zonas próximas a la sierra.

El proyecto de construcción incluirá los contenidos establecidos en el artículo 11 del Decreto 130/1998, referidos a las medidas preventivas de incendios (diseño específico de cunetas y líneas de protección de los taludes, accesibilidad a las masas arbóreas a partir de sendas trazadas en los desmontes, puntos de reserva hídrica, sistemas de detección y alarma, señalización de riesgos,...). Asimismo, se definirán los criterios de selección de las especies vegetales a utilizar en la revegetación de taludes en las zonas declaradas de alto riesgo de incendio forestal, según lo especificado en el artículo 12 del referido Decreto.

Las zonas de instalaciones auxiliares de las obras, así como las áreas de servicio y/o las áreas de descanso, si las hubiera, durante la explotación de la vía, se ubicarán en los lugares de menor riesgo, alejándose de las áreas potencialmente más peligrosas por el tipo de vegetación o carga de combustible.

Adicionalmente, se redactará un plan de prevención y extinción de incendios durante la fase de ejecución de las obras, en coordinación con la Dirección General de Emergencias y Seguridad Civil del Departamento de Interior de la Generalidad de Cataluña.

Durante la construcción de la vía se evitará encender fuego en las áreas donde exista vegetación pirófila o en sus proximidades. También, durante la explotación, y de acuerdo con la normativa de incendios forestales, no se podrá encender ningún tipo de fuego en zonas no autorizadas, durante el período comprendido entre el 15 de marzo y el 15 de octubre.

Igualmente en esta fase se deberá realizar la conservación de los márgenes, cunetas, zonas ajardinadas, y área de influencia en los términos fijados en la legislación vigente.

Estas condiciones serán definidas en detalle en el pliego de condiciones técnicas particulares del proyecto de construcción, de forma que se garanticen las medidas de prevención propuestas.

10. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de obras, presentado por la asistencia técnica a la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

- b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo.
c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras:

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 3.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas de protección para la población en la explotación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 7.

Medidas de prevención y extinción de incendios, a que se refiere la condición 9.

- d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústicas realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, especialmente lo referente a endemismos, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Informe sobre las medidas relativas a la prevención y extinción de incendio realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 9.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

- e) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 7.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 8.

Informe sobre la eficacia de las medidas de prevención y extinción de incendios, a que se refiere la condición 9.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración.

11. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Medidas relativas al aseguramiento del tráfico y los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 5.

Emplazamiento de préstamos si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación a que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 8.

Plan de prevención y extinción de incendios, a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 10.

12. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en este condicionado, figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anexos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas, y su definición económica en el documento de presupuestos del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público, para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/86 de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 26 de junio de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Relación de consultados

Los organismos, entidades y particulares consultados a los que se remitió la memoria-resumen, han sido los siguientes:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General Conservación Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	—
Confederación Hidrografía del Ebro. Ministerio de Medio Ambiente	X
Autoridad Portuaria del Puerto de Tarragona	X
Subdelegación del Gobierno de Tarragona	—
Dirección General del Medio Natural. Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca. Generalidad de Cataluña.	X
Departamento de Cultura. Generalidad de Cataluña	—
Dirección General de Patrimonio Natural y del Medio Físico. Departamento de Medio Ambiente. Generalidad de Cataluña.	X
Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalidad de Cataluña	—
Departamento de Gobernación y Relaciones Institucionales. Generalidad de Cataluña	—
Departamento de la Presidencia. Generalidad de Cataluña	—
Presidencia de la Generalidad de Cataluña	—
Institut Recerca i Tecnologia Agroalimentaria	—
Diputación Provincial de Tarragona	—
Instituto Tecnológico Geominero de España	X
Consejo Investigación y Desarrollo. Consejo Superior de Investigaciones Científicas	—
Delegación de Cataluña del Consejo Superior de Investigaciones Científicas	X
Mas Bove. Instituto de Investigaciones y Tecnologías Agroalimentarias	—
Cátedra de Ecología. Facultad de Biología	—
Cátedra de Geología Dinámica y Paleontología. Facultad de Geología	—
Departamento de Ciencias Ambientales. Universidad de Girona	—
Departamento de Ecología. Facultad de Ciencias	—
Departamento Medio Ambiente y Ciencias del Suelo. Universidad de Lerida	—
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras	—
Coordinadora de Defensa Ambiental (C.O.D.A)	—
Asociación Ecologista Defensa de La Naturaleza (Aedenat)	—
Sociedad Española de Ornitología (S.E.O. -Birdlife)	—
Asociación Para la Defensa de la Naturaleza (Wwf-Adena)	—
Federación Amigos de la Tierra (F.A.T.)	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Greenpeace	-
Sociedad Conservación Vertebrados	-
Acción Ecologista Viure Sense Nuclears	-
Defensa del Patrimonio Natural (Depana)	-
Fundación Ecomediterránea	-
Grupo Ecologista La Carrasca i La Rabosa	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Asociación Vida Sana	-
Centre Excursionista de Valencia	-
Fundación Carles Pi i Suñer de Estudios Autonómicos	-
Fundación Cidob	-
Fundacion Roca Gales	-
Consell Comarcal del Tarragonés	-
Consell Comarcal de L'alt Camp	-
Consell Comarcal de La Conca de Barberá	-
Centre Català d'Ornitologia	-
Ayuntamiento de Tarragona	X
Ayuntamiento de Constantí	-
Ayuntamiento de Els Pallaresos	-
Ayuntamiento de La Poble de Mafumet	-
Ayuntamiento de Perafort	-
Ayuntamiento de El Morell	X
Ayuntamiento de Vilallonga Del Camp	-
Ayuntamiento de La Secuita	X
Ayuntamiento de El Garidells	-
Ayuntamiento de El Rourell	-
Ayuntamiento de La Masó	X
Ayuntamiento de Vallmoll	-
Ayuntamiento de El Milá	X
Ayuntamiento de Alcover	-
Ayuntamiento de Valls	-
Ayuntamiento de La Riba	-
Ayuntamiento de Vilaverd	-
Ayuntamiento de Montblanc	X
Ayuntamiento de Figuerola Del Camp	X
Ayuntamiento de Pla de Santa Maria	X
Ayuntamiento de Cabra Del Camp	-
Ayuntamiento de Barberá de La Conca	-
Asociación para la Defensa y el Estudio de La Naturaleza de Cataluña (Adenc)	-
Grupo de Estudios y Protección de los Ecosistemas del Campo (Gepec)	-
Gepec-Tarragona	-
Gepec-Valls (I.E.V.)	-

Del contenido de las contestaciones recibidas, cabe destacar desde el punto de vista ambiental, los siguientes aspectos:

Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio de Medio Ambiente: Informa que las obras proyectadas se localizan en la cuenca del río Francolí, fuera del ámbito geográfico de la cuenca hidrográfica del Ebro y la gestión en materia de aguas de la cuenca de dicho río correspondería a la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental.

Autoridad Portuaria de Tarragona: Señala que no tiene sugerencias que realizar al respecto.

Dirección General del Medio Natural. Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca. Generalidad de Cataluña: Señala que el único espacio protegido en el área de estudio es el Espacio de Interés Natural del Tossal Gros de Miramar. Se deberá prestar especial atención a los aspectos siguientes: Dar un tratamiento adecuado al paso de la carretera por encima del río Francolí; situar áreas de préstamo, almacén..., en lugares de bajo interés natural y agrícola; usar especies autóctonas para revegetación; evitar el efecto barrera. Se consideran de alto riesgo de incendio forestal los siguientes municipios: Tarragona, Els Pallaresos, Perafort, Alcover, Valls, La Riba, Vilaverd, Montblanc, Figuerola del Camp, Pla de Santa Maria, Cabra del Camp y Barberá de la Concha.

Dirección General de Patrimonio Natural y del Medio Físico. Departamento de Medio Ambiente. Generalidad de Cataluña: Señalan que en el estudio de impacto ambiental, se deberá desarrollar en profundidad los capítulos que hacen referencia a: Estudio de alternativas; medio social y económico; impactos directos (vegetación, paisaje, campos agrícolas, vertederos...), y impactos indirectos (cambios en los usos del suelo-urbanístico). Señala una serie de directrices a tener en cuenta a la hora de definir la solución final del Estudio Informativo: Minimizar el efecto barrera; favo-

recer los taludes que permitan extender tierra vegetal sobre la superficie; revegetar todos los taludes con vegetación herbácea, arbustiva y arbórea en función de la vegetación o uso del suelo del entorno (forestal, agrícola y urbano)

Instituto Tecnológico Geominero de España: Señala que el estudio de impacto ambiental debería contemplar los siguientes aspectos: Estudio de movimientos de tierras y procesos erosivos; impactos generados por la apertura de canteras así como de las escombreras procedentes del vaciado de túneles; estudio de tipos de suelo que puedan verse afectados; impactos geológicos y riesgos geotécnicos; tipología estructural del paso transversal por la llanura aluvial y/o terraza baja del río Francolí; afecciones a asentamientos humanos y usos del suelo; inventariación de la flora y fauna terrestre y acuática. Señala que el estrecho de la Riba, constituye el extremo oriental de las muntanyes de Prades, área incluida en el plan de espacios de interés natural Decreto 328/1992, entre las especies vegetales y animales presentes en este espacio destacan a nivel florístico *Jasione crispa*, *Cistus populifolius*, *Sedum forsterianum*, *Lavandula pedunculata*, *Galium rotundifolium* y *Salix tarraconensis* y a nivel faunístico *Sorex minutus* (musaraña enana), el molusco *Trissexodon quadrasi* y los coleópteros *Duvalius berthae*, *Geopselaphus catalaunicus*, *Sternocoelis duforti* y *Trogolorynchus bonretorni*. La sierra de Miramar y los corredores biológicos del río Francolí y sus afluentes, engloban una serie de hábitats de especial interés para la conservación al estar recogidas en la Directiva de Hábitats 92/43/CEE.

Delegación en Barcelona del Consejo Superior de Investigaciones Científicas: Ninguna sugerencia.

Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental: Ninguna sugerencia desde el punto de vista medioambiental.

Ayuntamiento de Tarragona: Señala que el estudio de impacto ambiental deberá considerar los siguientes aspectos: Efectos previsibles, directos e indirectos, sobre la población, la fauna, la flora, el sol, el aire, el agua, los factores climáticos, el paisaje y los bienes naturales; medidas previstas para reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales negativos significativos y un programa de vigilancia ambiental.

Ayuntamiento del Morell: Ninguna sugerencia desde el punto de vista medioambiental.

Ayuntamiento de la Secuita: Señala que de los dos corredores propuestos el correspondiente al desdoblamiento de la N-240 es el más adecuado por ser el menos agresivo para el medio natural.

Ayuntamiento del Milá y Ayuntamiento de La Maso: Señalan que una carretera de estas características conlleva una contaminación que afectaría a los terrenos colindantes, lo que producirá un deterioro de estos terrenos.

Ayuntamiento de Montblanc: Señala que la mejor alternativa es la que prevé un túnel por el «Collado de Lilla», por ser la de menor impacto paisajístico y ambiental. En el estrecho de la Riba hay una saturación de infraestructuras, sin que pueda asumir nuevas infraestructuras viarias, afectando además negativamente al lecho del río Francolí.

Ayuntamiento de Figuerola del Camp: Señala aspectos ambientales a considerar: La existencia de una cueva sepulcral del Eneolítico, muy próxima a la torre medieval de «La Mixarda» y el puente medieval conocido como «El Pont del Diable»; la propuesta por parte del Ayuntamiento de ampliación de una zona incluida en el Pla d'Espais d'Interès Natural; el término municipal de Figuerola del Camp acoge parte de una de las zonas boscosas más grandes y en mejor estado de la mitad norte de la provincia de Tarragona.

Ayuntamiento del Pla de Santa María: Manifiesta que el corredor que pasa por su término afectaría al polígono industrial, que actualmente se ha consolidado.

ANEXO II

Descripción del proyecto

Características del trazado:

El objeto del estudio informativo es diseñar una variante en autovía de la CN-240 entre la CN-340 y Montblanc, de forma que se satisfagan las previsiones de crecimiento de tráfico del corredor, se consiga un acceso lo más directo posible al Puerto de Tarragona y a la autopista A-7, se evite en la medida de lo posible el paso de mercancías peligrosas por núcleos urbanos, se prevea la futura conexión con la A-2 y se tenga presente la futura ronda oeste de Valls así como la supresión del Coll de L'Illa.

Se plantea como solución una autovía con las siguientes características: Calzada de 2x7 m y arcenes exteriores de 2,5 m. e interiores de 1 m., con una velocidad de proyecto de 120 Km/h. Los valores mínimos correspondientes a los radios de las alineaciones curvas, se han adoptado de acuerdo con las relaciones establecidas en el borrador de la norma para la velocidad de proyecto adoptada y en función del peralte, el rozamiento movilizad, la visibilidad de parada y una correcta coordinación entre planta y alzado con un peralte máximo del 8 por 100 para radios comprendidos entre 250 m y 700 m.

El radio mínimo asociado para la velocidad de proyecto (100 km/h) es de 700 m.

Desde el punto de vista del trazado en alzado, se ha limitado el valor máximo de las rampas al 4,0 por 100 y el de las pendientes al 5,0 por 100. No se han dispuesto valores de la pendiente longitudinal inferiores al 0,5 por 100.

La separación entre calzadas se ha materializado mediante una franja con anchura constante de 5,0 m entre líneas blancas interiores, lo que supone una mediana de 2,0 m. Teniendo en cuenta que los arcones interiores se han dimensionado de 1,5 m., resulta una distancia de 2,0 m. entre límites de arcones interiores. La mediana dispondrá de una anchura variable en los tramos en los que las calzadas se separan con el objeto de acceder a los túneles.

Estudio previo de trazado. Selección de las variantes:

Como consecuencia del estudio informativo realizado se definieron dos corredores principales a lo largo de los cuales se podía plantear el trazado de la nueva vía:

El primer corredor se desarrolla por el margen derecho del río Francolí, pasando por la Poble de Mafumet, el Morell y El Rourell. Cruza la sierra de Gaià por las inmediaciones de Picamoixons y La Riba con diversos túneles hasta llegar a Montblanc.

El segundo corredor pasa por el margen izquierda del río Francolí hasta llegar a Valls, para luego cruzar la sierra de Gaià por el Coll de L'Illa en túnel hasta llegar a Montblanc.

Posteriormente se consideró un tercer corredor que es una solución mixta entre los dos corredores anteriores. Este tercer corredor empieza en el margen derecho del río Francolí, pasando por La Poble de Mafumet, El Morrel y El Rourell, siguiendo el primer corredor planteado, pero luego cruza el río Francolí y se dirige a la zona de Valls para cruzar la sierra de Gaià por el Coll de L'Illa hasta Montblanc, por el segundo corredor planteado.

Sobre estos corredores se plantearon varias alternativas de trazado en cada uno de ellos que tras un análisis previo se definen como cuatro variantes de trazado, que coinciden total o parcialmente con los corredores definidos. Las variantes definidas son:

Variante A: Esta variante corresponde al primer corredor definido.

Variante B: Corresponde al segundo corredor definido.

Variante C: Corresponde al tercer corredor definido.

Variante D: Esta variante es una modificación de la variante B. Se diferencian en el punto de inicio del trazado.

Descripción de las variantes:

Variante A:

Denominada también de la margen derecha del Francolí. Inicia su recorrido en el actual enlace de la N-340 con el vial de acceso al Puerto. Su trazado se inicia bordeando el polígono industrial de «Riu Clar» por la margen derecha del río Francolí. Cruza la autopista A-7 por debajo del viaducto de ésta sobre el Francolí, después gira al oeste y se sitúa entre la refinería y las poblaciones de Constantí, La Poble de Mafumet y el Morell. A continuación, sigue en dirección norte pasando al oeste de El Milá y acercándose sensiblemente a la localidad Alcover. El cruce de la sierra de Miramar se plantea en túnel por el estrecho de La Riba, para después dirigirse hacia el pueblo de L'Illa a encontrar la actual N-240 y desde ahí sigue la actual N-240 hasta ir a conectar con la variante de Montblanc.

La longitud total de esta alternativa es de 29,353 Km.

Variante B:

Es la opción de desdoblamiento. Se inicia en el mismo punto que la variante A, inmediatamente cruza el río Francolí para encontrar la actual N-240, siguiendo su trazado hasta el núcleo de Sant Salvador. Antes de entrar en él la variante se desvía hacia el oeste, bordeando el citado núcleo y situándose paralelamente al Francolí. Pasado Sant Salvador, la variante reencuentra el actual trazado de la N-240 hasta la localidad de Vallmoll y desde ahí hasta Valls la variante se plantea en variante por el este de la actual N-240. El paso por Valls se realiza bordeando esta población por el oeste, que conecta en la N-240 con la ronda este de esta población.

Al norte de Valls la variante se sitúa paralelamente a la N-240 hasta llegar a la sierra de Miramar, donde se plantea un túnel bajo el «Coll de L'Illa» de 1.800 m de longitud. La salida del túnel se realiza junto a la población de L'Illa, donde la variante reencuentra el corredor de la actual N-240 hasta el enlace con la variante de Montblanc. Este último tramo de la variante es coincidente con la variante A.

Longitud total de 28,77 Km.

Variante C:

Es la opción contemplada en la Modificación del Plan General de Carreteras de la Generalidad de Cataluña y supone una combinación entre la A y B.

Desde el inicio hasta la localidad de El Rourell el trazado coincide con el de la variante A, a la altura de la citada población la variante se desvía al este, cruza el Francolí y se dirige al sur de la localidad de Valls donde conecta con el trazado previsto en la variante B.

La longitud total es de 29,29 Km.

Variante D:

Plantea una alternativa local a la variante B en su tramo inicial. El trazado de esta variante coincide con el de la variante A desde su inicio hasta el cruce con la autopista A-7, una vez cruzada la autopista, a la altura de la localidad de Constantí, la variante cruza el Francolí para ir a buscar la actual N-240, a partir de este punto la variante D es coincidente con la variante B.

La longitud total de esta variante es de 28,792 Km.

Tras el proceso de Información Pública y basándose en la alegación presentada por el Ayuntamiento de Valls, se planteó una alternativa parcial a la variante C, que tiene su inicio en el punto kilométrico 15,764 de la variante C, a partir de este punto, el trazado sigue sensiblemente en dirección norte alejándose aproximadamente unos 500 m del corredor previsto para la futura ronda oeste de Valls, sobrepasa por el oeste la urbanización de «La Plana d'En Berga», evitando con ello su segregación del núcleo urbano de Valls, y gira en dirección norte-noreste (N-EN) hasta cruzar la actual N-240, unos 1.000 ó 1.200 m al norte de la conexión con la actual ronda este de Valls, para situarse a continuación al este de la actual N-240, evitando con ello la afección a la zona de los Boscos de Valls, e ir a empalmar de nuevo con la variante C en el punto kilométrico 24,538.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y el Reglamento para su ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El Estudio describe las características del medio donde se asienta el trazado de las nuevas variantes propuestas, distinguiendo entre medio físico (relieve, geología y litología, edafología, climatología e hidrología), medio natural (vegetación, flora y fauna) y el medio antrópico (paisaje, usos del suelo, socioeconomía, patrimonio histórico-artístico, contaminación, interés natural y riesgos de incendio forestal).

El área de estudio se ha fijado en torno a la actual N-240 entre Tarragona y Montblanc, afectando a las comarcas de Alt Camp, Conca de Barberá y Tarragonés.

La superficie total del área de estudio se sitúa en torno a los 280 km².

Al oeste se limita por las poblaciones de Constantí y Alcover y por las montañas de Prades. Al este se limita por el eje Tarragona-Pla de Santa María ya que en esta última localidad se encuentra uno de los pasos naturales de la sierra de Miramar. Al norte la zona de estudio se limita por la autopista A-2.

Respecto a su fisiografía y relieve es sensiblemente llana desde Tarragona hasta el límite Picamoixons-Pla de Santa María, donde la sierra de Miramar se levanta en dirección suroeste-nordeste hasta alcanzar su punto más elevado con 867 m. Como elemento destacado hay que mencionar el río Francolí y sus afluentes, que en algunos casos han generado importantes barrancos.

La zona estudiada pertenece a la cuenca hidrográfica del río Francolí, a lo largo del cual se han localizado distintas zonas en las que el río provoca inundaciones, entre las que destacan:

Confluencia del río Anguera con el Francolí en Montblanc.

Tramo situado entre La Masó y Tarragona.

Por otra parte, la zona objeto de estudio se sitúa en el sistema hidrogeológico número 74 «Camp de Tarragona», abarcando tres unidades llamadas Bloque del Gaià, Alt Camp de Tarragona y Baix Camp de Tarragona.

Los acuíferos de toda la zona se encuentran muy explotados, tanto con fines agrícolas como industriales.

La tipología de los suelos que se encuentran en la zona es muy variada, presentándose desde suelos muy evolucionados en las zonas llanas de las comarcas afectadas hasta las zonas donde el suelo es prácticamente inexistente como ocurre en determinados puntos de la sierra de la Carbonaria.

Los suelos de mayor calidad se hallan en zonas próximas al río Francolí, donde se encuentran terrazas aluviales.

En cualquier caso la mayor parte de la zona estudiada corresponde a terrenos que han sido transformados para el cultivo, fundamentalmente el cereal, la viña, el olivo, el almendro y los avellanos. En las zonas montañosas, en las que todavía existen vestigios de comunidades vegetales originales, los incendios y la explotación del bosque, han modificado notablemente el paisaje, siendo actualmente las comunidades arbustivas de carácter secundario las que configuran el mismo. La sierra de L'illa, especialmente en su vertiente septentrional, todavía conserva importantes formaciones boscosas: Encinares y pinares de pino carrasco principalmente.

Faunísticamente la mayor parte del área considerada está formada por elementos de espacios abiertos y matorral típicamente mediterráneos. La importante transformación agrícola de la mayor parte del área estudiada ha influido considerablemente sobre la composición de la fauna. Aparte de las especies típicamente antropófilas destacan por su abundancia especies como el conejo, la perdiz roja y los tordos, entre otras. Alrededor de la zona de estudio se encuentran áreas de gran interés natural por albergar comunidades faunísticas relicticas o acantonadas por la intensa transformación agrícola del resto del territorio.

Los elementos más singulares del área considerada se localizan en determinados puntos donde la transformación agrícola no ha modificado tan drásticamente las condiciones ecológicas y a lo largo de los curso fluviales más importantes que actúan como corredores de vegetación natural.

Asimismo, el estudio analiza los elementos del patrimonio histórico-artístico presentes en la zona, yacimientos arqueológicos, paleontológicos y otros recursos culturales que sin estar considerados como yacimientos arqueológicos o que forman parte del patrimonio arquitectónico, tienen importancia desde el punto de vista cultural (molinos, antiguas industrias, puentes, otras infraestructuras hidráulicas y los principales senderos o vías pecuarias).

El estudio de impacto ambiental realiza una identificación, descripción y caracterización de los impactos ambientales, tras lo cual realiza una valoración cuantitativa de los impactos de las alternativas, a partir de la definición de índices e indicadores, posteriormente homogeneizados para la obtención de un Índice de calidad ambiental.

La principal afección de las cuatro variantes planteadas se produce sobre el medio terrestre, concretamente en la ocupación del terreno, siendo mínimas las diferencias de entidad entre éstas.

En cuanto a las diferentes variantes las afecciones más significativas son las siguientes:

La variante A presenta una mayor afección sobre el medio terrestre, al implicar un mayor excedente del volumen de tierras a mover con respecto a las otras.

Asimismo produce impactos significativos sobre los usos del suelo, tanto por ser la variante que menor tramo del actual trazado aprovecha como por afectar de manera significativa a suelo agrícola.

Destaca asimismo la prácticamente nula afección al patrimonio.

La variante B presenta un mayor impacto sobre la vegetación, al transitar por un mayor tramo de suelo forestal. Asimismo es la variante con mayor afección sobre la fauna, ya que presenta un mayor recorrido sobre hábitats de interés faunístico.

Esta variante es la que menor afección presenta sobre el medio hídrico.

La variante C presenta los impactos más significativos sobre el medio hídrico y sobre los usos del suelo, al no ser coincidente con el actual trazado en gran parte del recorrido. Esta cuestión supone asimismo un mayor impacto sobre los usos agrícolas del suelo.

Destaca la ausencia de excedentes de los volúmenes de tierra a mover y la casi nula afección al patrimonio. El riesgo de incendio forestal de esta variante es el menor de las cuatro planteadas.

Como impacto significativo de la variante D planteada destaca únicamente la afección del trazado sobre terrenos forestales, lo que supone también un mayor riesgo de incendios.

Posteriormente a las alegaciones, y derivada de las mismas, se planteó una alternativa parcial a la variante C, que supone una reducción significativa de los impactos producidos por ésta tanto en la vegetación como en la fauna, al evitar la afección al hábitat faunístico de especial interés relativo «Bosc de Valls», disminuyendo también el riesgo de incendios forestales.

Esta alternativa parcial a la variante C supone, sin embargo, una mayor afección con respecto al paisaje, al producir un mayor cambio en la geomorfología de la zona.

El estudio de impacto ambiental realizado complementariamente sobre esta última opción indica que, a pesar de este mayor impacto sobre el

paisaje, la alternativa parcial a la variante C es más adecuada ambientalmente que las variantes planteadas.

El estudio de impacto ambiental determina una serie de medidas correctoras para minimizar los impactos producidos en cada uno de los factores del entorno evaluados en el mismo, y se realiza la valoración económica de las mismas.

Se incluye finalmente un programa de vigilancia ambiental en el que se fijan unos objetivos que se concretan en verificar la integración estética o paisajística, el ruido, el medio natural, la calidad de las aguas y del aire y la afección al patrimonio histórico-artístico.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el trámite de información pública se han presentado las siguientes alegaciones:

Alegaciones de organismos:

Dirección General de Carreteras. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalidad de Cataluña.

Junta d'Aigües. Generalidad de Cataluña.

Subdirección General de Boscos. Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca. Generalidad de Cataluña.

Servicios de Gestión del Territorio. Diputación de Tarragona.

Consell Comarcal del Tarragonès.

Consell Comarcal de l'Alt Camp.

Ayuntamiento de Tarragona.

Ayuntamiento de Vallmoll.

Ayuntamiento de Alcover.

Ayuntamiento de Perafort.

Ayuntamiento del Morell.

Ayuntamiento de Masllorç.

Ayuntamiento de Constantí.

Ayuntamiento del Pla de Santa María.

Ayuntamiento de Figuerola del Camp.

Ayuntamiento de Montblanc.

Ayuntamiento de la Secuita.

Ayuntamiento de la Masó.

Ayuntamiento de Alió.

Ayuntamiento de Valls.

Ayuntamiento de Rodonya.

Ayuntamiento del Rourell.

Ayuntamiento de Montferri.

Ayuntamiento de Lilla.

Cambra de la Propietat urbana de Tarragona.

Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Valls.

Colegio Oficial de Agentes Comerciales de Valls.

Sociedad de San Antonio (Valls).

Centro de Lectura de Valls.

Asociación de Veïns del Portal Nou y Carrers Adjacents.

Grupo de Estudio y Protección del Ecosistemas del Camp (GEPEC).

Unión de Botiguers de Valls.

Asociación de Veïns del Barri de les Comarques, Santa Magdalena y Portal Nou.

Junta de Compensación del Polígono Industrial de Valls.

Asociación de Veïns del Camí de la Carrerada.

Asociación de Comerciants Barri Antic.

Asociación de Veïns del Bon Sol.

Asociación de Empresarios y Industriales del Polígono Industrial de Valls.

Asociación de Propietarios de la urbanización «Mas Clariana».

Asociación Comunal General de Regantes de Valls.

Comunidad de Regantes dels Fontanals.

Cooperativa Agrícola y Sección de Crédito de Valls.

Unión de Pagesos de Cataluña.

Ciudadanos de Valls y la seva Àrea de Influència.

Asociación de Veïns de la Plana de en Berga.

Comunidad de Propietario Urbanización Plana de En Berga.

«Societe Miramar, Sociedad Anónima», y propietarios de fincas urbanas en la zona de Boscos de Valls.

«Repsol Petróleo, Sociedad Anónima».

«Repsol Química, Sociedad Anónima».

Asociación Empresarial Química de Tarragona (AEQT).

«Autopistas Concesionaria Española, Sociedad Anónima» (ACESA).
NEMESIS SCCL Arqueología y Difusión Cultural.

Alegaciones de particulares:

Se han recibido un total de 33 alegaciones de particulares presentadas. Resumen de las alegaciones presentadas:

Dirección General de Carreteras. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalidad de Cataluña: Expone que la alternativa seleccionada coincide sensiblemente con la vía propuesta en el vigente plan de carreteras de Cataluña, entre Tarragona y Montblanc, y propone tres variaciones respecto a los enlaces propuestos, en concreto, los enlaces C-1, C-3 y C-4.

Junta de Aiguës. Generalidad de Cataluña: Señala que los 3 Km iniciales de la variante A, B y C discurren por el margen derecho del río Francolí y es una zona inundable, considera que las variantes citadas requieren un detallado estudio hidráulico del río Francolí en el tramo inicial de 3 Km. para determinar la incidencia que tiene en la llanura de inundación del río la propia variante, y en caso necesario, prevenir las medidas correctoras pertinentes.

Subdirección General de Boscos. Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca. Generalidad de Cataluña: No realiza ninguna alegación, y expone que el estudio de impacto ambiental se ajusta a las disposiciones vigentes, con una metodología correcta y sin errores u omisiones significativas.

Servicios de Gestión del Territorio. Diputación de Tarragona: Expone que las variantes A, B y D afectan a carreteras de la Diputación de Tarragona. Plantea modificaciones de trazado para estas variantes. En cuanto a la solución adoptada, comenta que para acceder a las poblaciones de Els Garidells y Les Gunyoles hay que recorrer itinerarios largos y complicados.

Consell Comarcal del Tarragonés: Apoya las variantes C y D, planteando modificaciones a los enlaces de las poblaciones de Constantí, El Morell y Vilallonga del Camp para la variante C y en Les Gunyoles para la variante D, así como concretar el trazado de la vía de acceso a la estación del tren de alta velocidad.

Consell Comarcal de l'Alt Camp: Señala que se opte por que la variante que suponga un menor impacto ambiental sobre el territorio, evitando la posible acumulación de vías rápidas en la misma zona.

Ayuntamiento de Tarragona: Las soluciones que considera más idóneas son las variantes C y D, ya que minimizan el impacto al núcleo de Sant Salvador de Tarragona.

Ayuntamiento de ALCOVER: Señala que el trazado del proyecto destruye a su paso las tierras de labor más ricas y productivas del sector agrícola de la población y que discurre próximo al núcleo urbano de Alcover por lo que las molestias (acústicas, paisajísticas, etc.) que sufre la población son patentes. El proyecto, pues, es muy negativo para este municipio ya que afecta a los tres elementos esenciales del mismo: territorio, población y organización. Manifiesta que la variante C del proyecto se considera la más favorable.

Ayuntamiento de Vallmoll: Considera que las variantes A y C son las mejores y que convendría rechazar las variantes B y D.

Ayuntamiento del Morell: Se limita a indicar que ha expuesto el anuncio de la apertura del periodo de información pública en el tablón de anuncios.

Ayuntamiento de Constantí: Indica que se pronuncia favorablemente por la variante A, y pide que se proyecten un enlace y una glorieta para conectar la vía con la carretera TV-721.

Ayuntamiento de Montblanc: Señala que de las cuatro variantes propuestas la única que considera del todo inaceptable es la llamada A. La traza prevista en el estudio informativo ignora la existencia del núcleo de población de Lilla, al que afecta en el extremo sur, por lo que le causará un importante impacto visual, sonoro, etc.

Ayuntamiento de la Secuita: Las variantes A y C representan la creación de una nueva infraestructura en un territorio ya muy afectado por numerosas infraestructuras y supondrían un mayor e irreparable deterioro medioambiental en municipios eminentemente agrícolas como Vilallonga del Camp, el Rourell y la Masó. El estudio informativo no da importancia a un hecho tan trascendental como la implantación de la futura estación del tren de alta velocidad del Camp de Tarragona en el término municipal de la Secuita, así las variantes A y C no prevén ni siquiera una futura conexión con la estación. Señala que consideran como mejor opción la D.

Ayuntamiento de la Masó: Señala que considera el estudio de impacto ambiental incompleto e insuficiente porque no se recogen los siguientes aspectos: cambios en la estructura demográfica, procesos migratorios, efectos sobre población activa, efectos de la contaminación y del ruido sobre la salud, pérdidas y cambios en los terrenos productivos, pérdida del sistema de vida tradicional, deficiencias en los servicios, efectos directos e indirectos sobre la población de la Masó y impacto socioeconómico sobre dicha población.

Ayuntamiento el Rourell: Señala que las variantes B y D son las más adecuadas, ya que las variantes A y C provocarían un cambio en el entorno

y un impacto sobre la zona. Presenta una serie de alegaciones al trazado de la variante C, como son: Que discurre entre el cementerio de la población, el depósito de agua potable y la balsa de riego, además el camino del cementerio tiene un valor muy importante para los habitantes de la villa del Rourell como zona de paseo; el paso elevado sobre la carretera de Vilallonga del Camp provocará que el ruido producido por la circulación de vehículos llegue hasta el casco urbano del Rourell; en el punto kilométrico 11,600 se prevé un talud de casi 11 metros, esta zona en épocas de lluvia sufre la avenida de gran cantidad de agua, por lo que se podrían producir catástrofes en el momento de una gran lluvia; por las razones comentadas considera que la solución menos perjudicial es el desdoblamiento del actual trazado o que la variante C pase por detrás del cementerio, la balsa y el depósito de agua municipal.

Ayuntamiento del Pla de Santa María, Ayuntamiento de Perafort, Ayuntamiento de Figuerola del Camp, Ayuntamiento de Masllorenç, Ayuntamiento de Alió, Ayuntamiento de Montferri:

Señalan que consideran las variantes B o D, desdoblamiento de la actual N-240, como las más adecuadas por conectar muchos pueblos del área de Valls, además la nueva línea de tren de alta velocidad pasaría por terrenos topográficamente más planos y ayudarían al reequilibrio comarcal.

Ayuntamiento de Valls: Señala que se minimice el impacto en la zona de acceso al Túnel de Lilla, debido al alto valor forestal y paisajístico del entorno, reservar corredores naturales además de la menor agresión en edificaciones y terrenos de gran producción agrícola. Las variantes B o C provocan la división del núcleo de población plana d'en Berga y a la zona de los Boscos de Valls.

Ayuntamiento de Rodonya: Solicita que se opte por la variante que tenga menor impacto ambiental y que se apliquen las medidas correctoras necesarias para minimizar los impactos. Solicita asimismo que se cree una conexión con la C-246.

Ayuntamiento de Lilla: Señala que el estudio informativo ignora la existencia de la población de Lilla, por lo que en el proyecto que se apruebe definitivamente, se incluya un estudio de impacto ambiental para eliminar o minimizar los impactos negativos respecto a la salud medioambiental de la población de Lilla.

Colegio Oficial de Agentes Comerciales de Valls: Indica que la actual propuesta de variante oeste, divide al término municipal de Valls por el medio constituyendo una barrera que sería muy negativa para el futuro de Valls.

Asociación Comunidad General de Regantes de Valls: Alega que el paso por las huertas de Valls destruiría huertos y riegos milenarios, por lo que solicita que la variante elegida pase por terrenos de matorral o monte bajo.

Comunidad de Regantes dels Fontanals: Alega que se afecta a huertas agrícolas productivas. También manifiesta que el trazado pasa por el borde este de la Balsa dels Fontanals, utilizada como reserva de riego.

Cooperativa Agrícola y Sección de Crédito de Valls: Expone que las variantes A y C comprometen el hábitat natural de una especie en peligro de extinción, «El Pages».

Unión de Pagesos de Cataluña: Alega que se producirá una disminución y fraccionamiento de tierras de cultivo, indicando asimismo que el estudio informativo ocasiona un grave impacto ambiental, paisajístico y ecológico.

La Asociación de Veïns de la Plana de en Berga: Indica que el trazado previsto transcurre por el medio de la Plana d'en Berga, destruye el entorno natural de los «Boscos de Valls» y divide el término municipal de Valls.

«Societat Miramar, Sociedad Anónima», y propietarios de fincas urbanas en la zona de Boscos de Valls: Alega una insuficiencia del estudio de impacto ambiental en la valoración de impactos, al no estar definido su valor, así como en las ponderaciones realizadas para el análisis multicriterio, y la no inclusión de la solución de duplicación. Alega también la falta de los datos referentes a las mediciones acústicas «in situ» y la no consideración de la «aceptación social» de las distintas variantes.

NEMESIS SCCL Arqueología y Difusión Cultural: Señala que el trazado de la variante C afecta directamente a tres yacimientos arqueológicos inventariados: Villa romana dels Mongons, Jaciment prehistòric de Mas Blanc, Jaciment Ibèric-romà de L'Illa.

Contenido de alegaciones particulares:

La opción menos perjudicial es la D, aunque habría que realizar modificaciones a su paso por el término municipal de Valls, entre el tramo de Vallmoll y Fontscaldes, ya que el trazado previsto supone una gran alteración del espacio medioambiental del término, al transcurrir por la Plana d'en Berga, afectando al entorno natural del Boscos de Valls.

No se tiene en cuenta la repercusión que ocasiona el proyecto, ya que discurre atravesando la población del Valls, casi por la mitad, y no tiene en cuenta la índole de transporte de materias tóxicas y peligrosas que fundamentalmente van a utilizar dicha vía.

Las variantes B, C y D perjudican gravemente los intereses socioeconómicos de la comarca.

Posteriormente a este período de información pública, el 31 de agosto de 2000 se aprobó provisionalmente el documento complementario del estudio informativo de referencia, donde se analiza una alternativa parcial a la variante C del Proyecto. Se ordenó que el mismo se sometiera a información pública de acuerdo con el artículo 10 de la vigente Ley de Carreteras 25/1988, y con el Real Decreto 1302/1986, sobre evaluación de Impacto Ambiental.

Durante esta Información Pública se presentaron las siguientes alegaciones:

Alegaciones de organismos:

Dirección General de Carreteras. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalidad de Cataluña.

Diputación de Tarragona.

Ayuntamiento de Masllorenç.

Ayuntamiento del Morell.

Ayuntamiento de Valls

Ayuntamiento de El Rourell.

«Agrícola Barberá, Sociedad Limitada».

Agrupación de Propietarios y Residentes a Partida Ruanes de Valls.

Agrupaciones de Vecinos de Baiona.

«Anesfer, Sociedad Limitada».

Asociación de la Dona Empresària y Emprenedora de las Comarcas de Tarragona.

Autoridad Portuaria de Tarragona.

Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Tarragona.

Confederación Empresarial de la Provincia de Tarragona (CEPTA).

Federación Empresarial de Auto-Transportes (FEAT).

Jóvenes Empresarios de las comarcas de Tarragona.

PIMEC-SEFES.

Polígono Industrial de Pla de Santa María.

«Poliglas, Sociedad Limitada».

«Revlón, Sociedad Anónima».

Asociación de Comerciantes del Barrio Antiguo de Valls.

Asociación de Empresarios e Industriales del Polígono de Valls.

Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valls.

Colegio Oficial de Agentes Comerciales de Valls.

Junta de Compensación del Polígono Industrial de Valls.

Unió de Botiguers de Valls.

Asociación de Propietarios Amigos de Ruanes.

Asociación de Propietarios Amigos de Mas Clariana.

Asociación de Talleres de Automoción de l'Alt Camp.

Federación de Asociaciones de Vecinos de Valls y Predanies.

Asociación de Vecinos de la Fraternal (Valls).

Asociación de Vecinos del Bon Sol.

Asociación de Vecinos Partida Freixa.

«Aste, Sociedad Limitada».

«Automotor Alt Camp, Sociedad Anónima».

«Belengraf, Sociedad Anónima».

«Cartonajes Trilla, Sociedad Anónima».

Cassel Alimentación.

«Central Vallensana del Transport, Sociedad Limitada».

Centre de Lectura de Valls.

Cerámicas y Materiales de Queralt.

Comisión de Entidades de Valls per al millor traçat de la variante de la N-240.

Comunidad de Propietarios Illa de Valls.

Comunidad de Propietarios de Carretera del Pla.

Comunidad de Propietarios urbanización Plana de En Berga.

Comunidad de Vecinos Plana de Vallmoll.

Cooperativa Agrícola de La Masó.

Cooperativa Agrícola y Sección de Crédito de Valls.

«Correctores Agro Grup, Sociedad Limitada».

«Cosmética Valls, Sociedad Limitada».

«Curtiblanç, Sociedad Limitada».

Delegación de la Agrupación de Vecinos de Baiona.

«Distribuciones Uris, Sociedad Limitada».

«Draftex Internacional Ibérica, Sociedad Limitada».

Entidad Urbanística de Conservación de Vallmoll Paradis.

«Félix Hotel Residencia, Sociedad Limitada».

«Filiart, Sociedad Limitada».

Flash Car.

«Fivalls Installacions 2000, Sociedad Limitada».

«Funmar, Sociedad Limitada».

Gangagup DCP.

«Gils Plana Montserrat, Sociedad Limitada».

«Giro Coflent, Sociedad Limitada».

«Roca, Sociedad Limitada».

Idra Ibérica IDRA 57.

Josep María Olivé Mallfré (Fred Olivé).

Koet Companyia d'etiquetes de Valls.

Mai-Autoparts.

«Magrinya Grup Metarel, Sociedad Anónima».

«Micros Tarragona Informàtica, Sociedad Limitada».

«Morera Cinc, Sociedad Limitada».

«Morera Germans, Sociedad Anónima».

«Morera Nou, Sociedad Limitada».

«Norel, Sociedad Anónima».

«Pedret Pintor, Sociedad Limitada».

«Plastics Alt Camp, Sociedad Anónima».

«Po de Garí, Sociedad Anónima».

Productos Texbli.

«Raimon Sanet Lluís, Sociedad Limitada».

«Residencial La Verneda, Sociedad Limitada».

«Ristol, Sociedad Limitada».

«Rodrio, Sociedad Limitada».

Sistemas de Identificación Automática Micbar.

«Suma Mob Oficina, Sociedad Limitada».

«Talleres Maugo, Sociedad Anónima».

«Talleres Barrabeig, Sociedad Anónima».

Talleres de Automoción.

Talleres de Automoción y venta de l'Alt Camp.

Talleres Domenech.

«Tarraco Center, Sociedad Anónima».

«Técnica Ganadera, Sociedad Limitada».

«Transportes Aguilar Dellave, Sociedad Limitada».

«Transportes, Sociedad Anónima».

«Travevalls, Sociedad Limitada».

Ursini.

Vallense de Aluminio SCCL.

Xapa y Pintura Valls SCCL.

Alegaciones particulares:

Se han presentado un total de 6.134 alegaciones de particulares, que se han agrupado en 13 tipos distintos en función del modelo de alegación presentado.

Resumen de las alegaciones presentadas:

La Dirección General de Carreteras. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña: Expone el hecho de que la alternativa parcial de la variante C presenta ventajas con respecto a la solución anterior, tanto ambientales como de comunicación. Considera que no se ha incluido en el documento complementario el análisis de otras posibles alternativas, como la llamada variante este de Valls, considerando que no se debe cerrar el proceso de análisis hasta la inclusión de esta nueva alternativa en el documento complementario.

La Diputación de Tarragona: Comparece y manifiesta que la alternativa escogida, la Variante C, no afecta a ninguna carretera de la Diputación de Tarragona.

El Ayuntamiento de Valls: realiza una serie de consideraciones referidas a la afección a la balsa conocida como Basa dels Fontanals, la reducción de la altura de los desmontes, principalmente entre los puntos kilométricos 21,000 y 23,500. Indica asimismo una serie de consideraciones de trazado y pide que se responda a su alegación anterior en relación a la valoración de la variante este de Valls.

El Ayuntamiento de El Morell: Aporta fotocopias de su alegación al proyecto con fecha 23 de Diciembre de 1999, con motivo de la información pública del estudio informativo y pide que se proyecte un nuevo enlace a 900 m al norte del previsto de El Morell-La Pobla de Mafumet.

El Ayuntamiento de Masllorenç: Presenta una alegación análoga a la presentada con ocasión de la información pública del estudio informativo en la que solicita que sólo se consideren las variantes B y D, con la modificación del trazado por la parte este de la ciudad de Valls.

El Ayuntamiento de El Rourell: Presenta alegación análoga a la presentada con ocasión de la información pública del estudio informativo.

La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valls, la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Tarragona, la Autoridad Portuaria de Tarragona, el Colegio Oficial de Agentes Comerciales de Valls, la Confederación Empresarial de la Provincia de Tarragona (CEPTA), la Asociación de la Dona Empresària y Emprenedora de las Comarcas de Tarragona (ADEE), la Asociación de Empresarios e Industriales de Valls, la Federación Empresarial de Auto-Transportes (FEAT), Jóvenes Empresarios de las Comarcas de Tarragona, la Junta de Compensación del Polígono

Industrial de Valls, PIMEC-SEFES, el Polígono Industrial de Pla de Santa María, «Poliglas, Sociedad Anónima», «Revlón, Sociedad Anónima», la Unión de Botiguers de Valls: Se manifiestan en el sentido de proponer la solución Este de Valls.

«ANESFER, Sociedad Limitada»; «Aste, Sociedad Limitada»; «Automotar Alt Camp, Sociedad Anónima»; «Belengraf, Sociedad Anónima»; «Agrícola Barberá, Sociedad Anónima»; «Cartonajes Trilla, Sociedad Anónima»; «Casel Alimentación, Central Vallensana del Transport, Sociedad Limitada»; «Correctores Agro Grup, Sociedad Limitada»; «Cosmética Valls, Sociedad Limitada»; «Curtiblanco, Sociedad Limitada»; «Distribuciones Uris, Sociedad Limitada»; «Draftex Internacional Ibérica, Sociedad Anónima»; «Filiart, Sociedad Limitada»; «Flash Car, Frivalls Instal·lacions 2000, Sociedad Limitada»; «Funmar, Sociedad Limitada»; «Gangagup DCP, Gils Plana Montserrat, Sociedad Limitada»; «Giro Coflent, Sociedad Limitada»; «I. Roca, Sociedad Limitada»; «Idra Ibérica IDRA 57; Josep María Olivé Mallfré (Fred Olivé); Koet Compañía de Etiquetas de Valls; Mai-Autoparts»; «Magrinya Grup Metarel, Sociedad Anónima»; «Micros Tarragona Informática, Sociedad Limitada»; «Morera Cinc, Sociedad Limitada»; «Morera Germans, Sociedad Anónima»; «Morera Nou, Sociedad Limitada»; «Norel, Sociedad Anónima»; «Pedret Pintor, Sociedad Limitada»; «Plásticos Alt Camp, Sociedad Limitada»; «Po de Garí, Sociedad Anónima»; «Productos Texbli»; «Raimon Sanet Lluís, Sociedad Limitada»; «Ristol, Sociedad Limitada»; «Rodrio, Sociedad Limitada»; «Sistemas de Identificación Automática Micbar»; «Suma Mob Oficina, Sociedad Limitada»; «Talleres Maugo, Sociedad Anónima»; «Talleres Barrabeig, Sociedad Anónima»; «Talleres de Automoción»; «Talleres de Automoción y Venta de l'Alt Camp»; «Talleres Domenech, Tarraco Center, Sociedad Anónima»; «Técnica Ganadera, Sociedad Limitada»; «Transportes Aguilar Dellave, Sociedad Limitada»; «Transportes, Sociedad Anónima»; «Travells, Sociedad Limitada»; «Ursini, Unión de Botiguers de Valls»; «Vallense de Aluminio SCCL»; «Xapa y Pintura Valls SCCL»: Exigen al Ministerio de Fomento que se elimine la alternativa C propuesta y que se estudie una nueva alternativa por el este de la ciudad de Valls y con conexión directa con el norte del polígono industrial de Valls.

La Agrupación de Propietarios y Residentes a Partida Ruanes de Valls; las Agrupaciones de Vecinos de Baiona; la Asociación de Propietarios Amigos de Ruanes; la Asociación de Vecinos de la Fraternal; la Comunidad de Vecinos Plana de Vallmoll; la Delegación de la Agrupación de Vecinos de Baiona; la Entidad Urbanística de Conservación de Vallmoll Paradis: Manifiestan su apoyo a la alternativa C.

La Asociación de Comerciantes del Barrio Antiguo de Vall; la Asociación de Vecinos del Bon Sol; la Asociación de Empresarios e Industriales del Polígono de Valls; la Comunidad de Propietarios de la Urbanización Plana de En Berga: Proponen una alternativa que se ajuste a la Variante B o D, pasando por el sur de Vallmoll y optando por la solución este de Valls.

La Asociación de Vecinos de Partida Freixa; la Asociación de Propietarios Amigos de Mas Clariana: Optan por la solución este de Valls.

La Asociación de Talleres de Automoción de l'Alt Camp; la Asociación de Empresarios, e Industriales del Polígono Industrial de Valls; la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valls; el Colegio Oficial de Agentes Comerciales de Valls; la Federación de Asociaciones de Vecinos de Valls y Predanías; la Junta de Compensación del Polígono Industrial de Valls; la Unión de Botiguers de Valls: Optan por la solución este de Valls, incluyendo planos del trazado propuesto.

Centre de Lectura de Valls: Opta por la solución este de Valls.

Cerámicas y Materiales Queralt: Exige al Ministerio de Fomento que estudie una nueva propuesta, pasando por el este de Valls y con conexión directa con la parte norte del polígono industrial de Valls.

El Colegio Oficial de Agentes Comerciales de Valls: Exige al Ministerio de Fomento que estudie una nueva propuesta pasando por el este de Valls y con conexión con la parte norte del polígono industrial de Valls.

La Comisión de Entidades de Valls per al millor traçat de la Variante de la N-240: Se manifiesta a favor del trazado previsto en el estudio informativo.

La Comunidad de Propietarios Illa de Valls: Exige el estudio de una nueva alternativa, pasando por el norte del polígono industrial de Valls y accediendo por el este de Valls.

La Comunidad de Propietarios de Carretera del Pla: Exige al Ministerio de Fomento que estudie una nueva alternativa, pasando por el norte del polígono de Valls y accediendo por el este de Valls.

La Cooperativa Agrícola de La Masó: Pide que se opte por las alternativas B o D hasta Valls, con continuidad por el este de Valls y con conexión directa con el polígono industrial.

La Cooperativa Agrícola y Sección de Crédito de Valls: Propone un desdoblamiento de la actual N-240.

«Félix Hotel Residencia, Sociedad Limitada»: Se manifiesta a favor del trazado previsto en el estudio informativo.

La Junta de Compensación del Polígono Industrial de Valls: Propone una alternativa que se ajuste a la variante B o D y se opte por la solución este de Valls.

«Residencial La Verneda, Sociedad Limitada»: Pide que se aleje el trazado del núcleo urbano de Masmolets.

Alegaciones particulares: La mayor parte de las alegaciones particulares se pueden agrupar en 5 modelos distintos, dado que corresponden a 5 tipos de escritos en los que únicamente se modifican los datos personales de cada alegante. Asimismo se presentan 8 alegaciones particulares no agrupadas en estos 5 tipos:

Alegaciones de particulares modelo 1 (2.938 alegaciones): Exigen al Ministerio de Fomento que estudie una nueva propuesta pasando por el norte del polígono industrial y accediendo por el este de la ciudad de Valls.

Alegaciones de particulares modelo 2 (3.103 alegaciones): Exigen al Ministerio de Fomento que estudie una nueva alternativa por el este de la ciudad de Valls y con conexión directa con el norte del polígono industrial de Valls.

Alegaciones de particulares modelo 3 (3 alegaciones): Exigen al Ministerio de Fomento que se estudie una nueva alternativa por el este de la ciudad de Valls y con conexión directa con el norte del polígono industrial de Valls.

Alegaciones de particulares modelo 4 (4 alegaciones): Solicitan que se estudie una propuesta que discurra por el este de la ciudad de Valls y enlace con el norte del polígono industrial.

Alegaciones de particulares modelo 5 (77 alegaciones): Manifiestan su apoyo a la alternativa C seleccionada.

Don Juan Cots i Palau: Expone que el trazado de la variante C atraviesa su finca por la mitad, proponiendo que se desplace al oeste para evitar esta afectación.

Doña Rosa Güell Mateo: Expone que el trazado de la alternativa parcial de la variante C atraviesa su finca por la mitad, pidiendo que se desestime este trazado.

Don Josep María Tresserras Marcó: Expone que el trazado de la alternativa parcial de la variante C atraviesa su finca por la mitad, pidiendo que se desplace este trazado hacia el oeste.

Don Juan Cots i Palau: Expone que el trazado de la alternativa parcial de la variante C atraviesa su finca por la mitad, pidiendo que se desplace este trazado hacia el oeste.

Don Joan Ferré Bigorra: Manifiesta, que en representación de varios propietarios de la zona de Boscos de Valls (no acreditada) pide que el Ministerio de Fomento estudie una nueva propuesta pasando por el Barranco de Fonollosa, el este de Valls y conectando con el norte del polígono industrial.

Don Josep Terreu i Hortet: Expone que el trazado de la alternativa parcial de la variante C se encuentra próximo a los núcleos de Masmolets y Fontscaldes, pidiendo que se desestime.

Doña María Blanc Español: Expone que el trazado de la alternativa C atraviesa su finca por la mitad y afecta a un pozo, pidiendo que se reponga dicho pozo y se asegure la conexión de las zonas de su finca divididas.

Doña Teresa Barrabeig Roset: Expone que el trazado de la alternativa parcial a la variante C atraviesa su finca, pidiendo que se desvíe unos metros el trazado para no afectar a una casa de su propiedad en dicha finca.

13923 *RESOLUCIÓN de 27 de junio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Ramal de acceso ferroviario al polígono industrial de la Montañanesa (Zaragoza)».*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.