

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

20643 *Resolución de 29 de noviembre de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Trazado de glorietas y reordenación de accesos en N-340 entre pp.kk. 73 al 85, Tarifa (Cádiz)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha de 11 de mayo de 2021, tiene entrada en esta Dirección General, escrito de la Dirección General de Carreteras, de solicitud de inicio de procedimiento de evaluación ambiental simplificada del «Proyecto de trazado de glorietas y reordenación de accesos en N-340 entre PP. KK. 73 al 85, T.M. Tarifa (Cádiz)».

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

El tramo de la carretera N-340, objeto de actuación, ubicado al suroeste del término municipal de Tarifa (Cádiz), soporta importantes intensidades de tráfico, acentuadas en el periodo estival, afectando gravemente al nivel de servicio de la vía entre esta franja del litoral gaditano y las zonas urbanas de la bahía de Algeciras. Las actuales salidas e incorporaciones a la carretera nacional son cruces directos, sin regulación mediante semáforos, ni carriles de aceleración ni deceleración para salir de la vía principal o acceder a ella en condiciones de seguridad aceptables. En las condiciones actuales, existe un alto nivel de siniestralidad y situaciones de riesgo para los usuarios de la vía.

El objeto del proyecto es reordenar y mejorar los accesos en la carretera N-340, así como la mejora del tráfico. Se propone mejorar el tramo comprendido entre los PP. KK. 74+000 y 83+000 de la carretera N-340 en el término municipal de Tarifa, provincia de Cádiz. La longitud total de la actuación es de 9 km.

La solución definida contempla la ejecución de siete glorietas, localizadas en los encuentros de la N-340 con las vías de mayor tráfico, así como el diseño de los accesos a la misma. Se han diseñado, además, diez vías de servicio que, con una traza paralela a la de la N-340, permitirán la reordenación de los accesos que actualmente se registran en la carretera principal. Además, se ha previsto la rehabilitación del firme en los sectores que, emplazados dentro del tramo, quedan fuera de las nuevas actuaciones a realizar. El proyecto incluye el fresado de 9 km de la carretera N-340 con posterior reposición de la capa de rodadura afectada. El proyecto no conlleva la modificación de la geometría actual de la carretera, excepto en las glorietas. No resultarán afectadas estructuras existentes sobre ríos o cauces.

El proyecto de trazado ha tenido en cuenta el nuevo carril-bici o senda ciclable del «Proyecto de construcción de carril-bici de Tarifa al Río Jara», haciendo compatible la reordenación de accesos planteada con la futura ruta ciclista.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Con carácter previo, fue requerida la subsanación del documento ambiental inicial, por cuanto no contenía un análisis de diferentes alternativas que contemplara la afección a los espacios de la Red Natura 2000 próximos. En respuesta a dicha petición, el promotor presenta un nuevo documento ambiental contemplando el análisis de tres alternativas más la alternativa cero o de no ejecución, documento que se ha tenido en cuenta en la tramitación.

Con fecha de 20 de agosto de 2021, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas

interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

La siguiente tabla recoge los organismos y entidades consultados y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
SG de Biodiversidad Terrestre y Marina. DG de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Demarcación de Costas Andalucía - Atlántico. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Oficina Española del Cambio Climático. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
DG de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.	No
DG de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.	Sí
DG de Planificación y Recursos Hídricos. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.	Sí
Agencia de Medio Ambiente y Agua de Andalucía. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.	No
DG de Infraestructuras. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.	No
DG de Patrimonio Histórico y Documental. Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico. Junta de Andalucía.	Sí
DG de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica. Consejería de Salud y Familia. Junta de Andalucía.	Sí
DG de Emergencias y Protección Civil. Presidencia, Administración Pública e Interior. Junta de Andalucía.	Sí
Delegación del Gobierno en Andalucía.	No
Delegación Territorial en Cádiz de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.	Sí
Subdelegación del Gobierno en Cádiz.	No
Diputación Provincial de Cádiz.	No
Ayuntamiento de Tarifa.	No
IGME (Instituto Geológico y Minero de España).	Sí
Fundación Legado de las Cortes de la Real Isla de León.	No
Greenpeace España.	No
Ecologistas en Acción de Andalucía.	No
SEO/Birdlife.	No
WWF/Adena.	No
AGADEM (Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza).	No

De las contestaciones remitidas por la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía, la cual a su vez adjunta informe del Director-Conservador del Parque Natural del Estrecho y por la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico (Delegación Territorial en Cádiz), se deduce la existencia de posibles impactos ambientales, cuya mitigación es posible mediante el cumplimiento de determinadas condiciones y modificaciones incluidas en sus informes. Por ello, con fecha 27 de abril de 2022, se solicita al promotor que subsane la documentación aportada y acepte las condiciones que correspondan.

La documentación adicional y la aceptación expresa e íntegra de las modificaciones por el promotor con fecha 24 de junio de 2022 y el informe aclaratorio relativo al

encharcamiento de glorietas de la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz de la Junta de Andalucía, recibido el 21 de septiembre de 2022, pasan a integrar la versión final del proyecto, sobre la que versa la decisión de evaluación.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II, del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

a) Características del proyecto

El objetivo del proyecto es la reordenación y mejora de accesos en la carretera N-340 así como mejorar la circulación de vehículos y la adecuada canalización del tráfico en el tramo comprendido entre el P. K. 74+000 y el P. K. 83+000, en el término municipal de Tarifa.

El documento ambiental definitivo incluye un análisis de cuatro alternativas, de las cuales una de ellas es la alternativa cero o de no actuación. Puesto que la actuación está condicionada por la vía existente, la presentación de alternativas queda limitada y son muy similares entre ellas. El promotor selecciona la alternativa 1, que se describe a continuación:

La longitud total de la actuación es de 9 km y contempla la ejecución de siete glorietas localizadas en los encuentros de la N-340 con las vías de mayor tráfico y el diseño de los accesos. También se han diseñado diez vías de servicio paralelas a la N-340, que permitirán reordenar los accesos.

Respecto a las vías de servicio, de las diez previstas, seis se definen con doble sentido de circulación y cuatro con sentido único, con los siguientes emplazamientos y longitudes:

Vías servicio	Tipo	P. K. inicio	P. K. fin	Long. (m)
VS-1.	Bidireccional.	73+375	74+000	625,00
VS-2.	Bidireccional.	75+260	75+600	340,00
VS-3.	Bidireccional.	75+280	75+600	320,00
VS-4.	Bidireccional.	75+600	77+350	1.750,00
VS-5.	Unidireccional.	77+960	78+300	340,00
VS-6.	Bidireccional.	78+300	78+440	140,00
VS-7.	Unidireccional.	78+870	79+220	350,00
VS-8.	Unidireccional.	81+100	81+350	250,00
VS-9.	Bidireccional.	73+375	74+000	625,00
VS-10.	Unidireccional.	82+600	83+100	500,00
Total.				5.240

Las vías de servicio se diseñan separadas por 2 metros del tronco principal de la carretera N-340.

En algunas vías de servicio, ha sido necesario el diseño de elementos de contención para mitigar la afección a parcelas colindantes. Se han previsto muros de hormigón armado en ménsula para los taludes de desmonte que se localizan en las inmediaciones del hotel Copacabana (P. K. 76+000) así como muros prefabricados de hormigón tipo *keystone* para los taludes en terraplén coincidentes con el emplazamiento del camping Torre de la Peña (P. K. 78+000). El primero de los muros tiene una longitud aproximada de 450 m, y el segundo, de 150 m.

La ubicación de las glorietas es la siguiente:

Elemento del proyecto	P. K.	Ubicación
Glorieta 1.	74+000	Intersección con carretera de Punta Paloma.
Glorieta 2.	75+600	Entre hotel Torre de la Peña y hotel Copacabana, acceso a edificaciones aisladas (margen izquierdo) y playa (margen derecho).
Glorieta 3.	77+350	Entre hotel restaurante Punta Sur y acceso a edificaciones aisladas y punto de información parque natural del Estrecho (margen izquierdo).
Glorieta 4.	78+300	Acceso a arrabal sector Torre de la Peña (margen izquierdo) y playa (margen derecho).
Glorieta 5.	79+300	Acceso al área recreativa/playa de Los Pinos-La Peña/playa.
Glorieta 6.	81+350	Intersección con la carretera CA-9210 (margen izquierdo).
Glorieta 7.	83+250	Acceso norte a Tarifa.

Todas las glorietas tendrán un diámetro interior de 38 metros y un diámetro exterior de 55 metros de acuerdo con la Norma 3.1-IC. Sus características geométricas van a ser similares con variaciones en el número de accesos.

Además de las actuaciones de nueva ejecución, se ha previsto la rehabilitación del firme en los sectores que están emplazados dentro del tramo y que quedan fuera de las actuaciones anteriormente descritas, por lo que el proyecto incluye el fresado de 9 km de la carretera N-340, con posterior reposición de la capa de rodadura.

El proyecto no contempla la modificación de la geometría actual, salvo en las glorietas, y tampoco se van a modificar las estructuras existentes.

Otras actuaciones serían que se prevé repintar todas las marcas viales horizontales, se instalará la señalización vertical necesaria en las nuevas actuaciones y se ampliarán las obras de drenaje transversal existentes.

b) Ubicación del proyecto

El tramo de la carretera N-340 objeto de actuación (PP. KK. 74+000 y 83+000) se sitúa al suroeste del término municipal de Tarifa (Cádiz) en Andalucía.

Se encuentra en el límite de la ZEC-ZEPA (ES0000337) «Estrecho», que pertenece a Red Natura 2000.

A su vez, este espacio coincide geográficamente con los siguientes espacios protegidos:

Parque natural del Estrecho. Decreto 57/2003, de 4 de marzo, de declaración del Parque Natural del Estrecho.

Paraje natural de la playa de los Lances. Ley 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales para su protección.

Monumento natural duna de Bolonia. Decreto 226/2001, de 2 de octubre.

Reserva de la Biosfera. Declarada reserva de la biosfera intercontinental del Mediterráneo, junto con otros espacios naturales de España y Marruecos, el 25 de octubre 2006, por la UNESCO.

Otros espacios de la Red Natura 2000 cercanos al ámbito de actuación del proyecto son la ZEC-ZEPA (ES0000049) «Los Alcornocales», la ZEC (ES6120028) «Río de la Jara», la ZEC (ES6120022) «Búnker del Tufillo» y la ZEC (ES6120029) «Búnker del Santuario de la Luz».

La actuación se encuentra en la Demarcación Hidrográfica Guadalete-Barbate y en el ámbito del proyecto discurren diversos cauces, como son el río de la Vega, arroyo

Salado, río de la Jara, arroyo de la Candila, arroyo de Garganta de San Francisco, arroyo de Fates, río del Valle y varios arroyos innominados.

Algunas de las vías pecuarias que pueden verse afectadas por la ejecución del proyecto son la «Cañada Real de Algeciras a Tarifa y Medina Sidonia», «Colada de la Jara» y «Colada Arenas de Palomas y Valdevaqueros».

c) Características del potencial impacto

Efectos sobre la atmósfera y cambio climático: Las afecciones sobre la calidad del aire, provocada por el polvo, las partículas en suspensión y los gases contaminantes, se materializarán durante la fase de construcción, causadas principalmente por todas las acciones que impliquen un movimiento de tierras y/o un movimiento de maquinaria. Por otra parte, se producirá un aumento de los niveles de ruido causado por las obras.

El documento ambiental contempla una serie de medidas preventivas para evitar el incremento en el nivel de partículas sólidas y gases contaminantes en el aire a causa de las operaciones de desmonte, terraplenado y movimiento de tierras en general. Se realizará el riego de viales de obra, área de operaciones y zonas de préstamo y vertedero para evitar la formación de polvo; y una vez tendidos los terraplenes, con objeto de evitar la erosión de taludes, se procederá a la revegetación de los mismos. Además, los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados y se realizará un control de los plazos de revisión de los motores de la maquinaria utilizada para minimizar la emisión de gases contaminantes.

La Oficina Española de Cambio Climático (OECC) informa favorablemente del proyecto dada su escasa magnitud.

Ruido: Durante la fase de construcción, se generará ruido y vibraciones como consecuencia de los movimientos de tierra y materiales, el uso de maquinaria y el tránsito de vehículos. Se realizará un correcto mantenimiento de la maquinaria que permita el cumplimiento de la legislación vigente.

Las zonas potencialmente afectadas en la citada banda de impacto son muy escasas debido a que el área de trazado corresponde a una zona escasamente habitada.

Durante la fase de operación, el ruido producido por el tráfico será similar al de la situación actual.

Se vigilarán y controlarán los niveles de ruido durante la fase de ejecución en las zonas de mayor sensibilidad.

Se realizará un seguimiento de los niveles acústicos, durante la construcción y explotación, para garantizar que se cumplen los objetivos de calidad acústica dispuestos por la legislación vigente y, en caso de no cumplirse, se establecerán medidas correctoras.

En cuanto a la contaminación lumínica, se tendrá en cuenta la legislación autonómica vigente, el Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía, y se modifica el Decreto 357/2010, 3 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas ahorro y eficiencia energética.

Efectos sobre la geomorfología y el suelo: Como consecuencia de los movimientos de tierra necesarios, se producirá un cambio en la morfología del terreno, en este caso, el trazado de la modificación de la carretera N-340 discurre por un relieve suave, lo que sumado a los condicionantes propios del trazado, da lugar a movimientos de tierra con alturas máximas de 1,9 m en desmonte y terraplén.

En el documento ambiental se estiman los siguientes volúmenes de tierra necesarios para la alternativa seleccionada:

Despeje y desbroce	Excavación en desmonte	Suelo seleccionado explanada	Relleno en terraplén
17.282 m ³	111.380 m ³	73.015 m ³	4.510 m ³

Respecto al factor suelo, se prevé una pérdida de perfil edáfico debido a las diferentes actuaciones sobre el suelo: desbroce, movimiento de tierras, creación de accesos, etc., así como compactación en las superficies ocupadas temporalmente por el depósito de materiales, construcciones auxiliares, tránsito y descanso de maquinaria. Estas alteraciones incidirán negativamente sobre la capacidad del suelo para el desarrollo vegetal. Además, el mismo podrá también sufrir contaminación por vertidos accidentales de combustibles o aceites en las áreas de mantenimiento de la maquinaria y obras auxiliares.

Para minimizar estas afecciones, se prevé una serie de medidas preventivas y correctoras, entre ellas la localización preferente de las instalaciones auxiliares de obra, acopios y descanso de maquinaria a lo largo de la franja ocupada por las obras. No obstante, si esto último no fuera posible, el promotor considera prioritaria la localización de todos estos elementos en la margen izquierda de la carretera N-340, en sentido Tarifa. Se priorizará también el uso de caminos de acceso preexistentes, y si fueran de nueva creación, se considera de nuevo prioritaria su localización en la margen izquierda.

Para una gestión adecuada de los residuos y desechos generados, se dispondrá en fase de obra de un sistema de punto limpio en las zonas auxiliares de obra, y tanto éstas como las zonas de acopio y de descanso de maquinaria se situarán sobre suelos impermeables o previamente impermeabilizados, seleccionándose estas zonas entre los suelos de menor valor ecológico.

En fase de construcción, el movimiento de tierras, el tránsito de maquinaria y la introducción de drenajes pueden producir cambios en los sistemas de escorrentía y en la organización de las aguas superficiales. Existe asimismo un riesgo potencial de vertidos contaminantes a los cursos de agua como resultado de la presencia de maquinaria en la obra, tanto en sus desplazamientos como por las tareas de mantenimiento, con especial significación en las proximidades de cursos de agua.

La gestión de los residuos peligrosos se adecuará a la legislación básica de residuos, la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, y especialmente a la legislación específica para residuos peligrosos, el Real Decreto 952/1997 de 20 de junio, por el que se modifica el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986 de 14 de mayo, básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos, aprobado mediante Real Decreto 833/1988 de 20 de julio.

Respecto a los residuos no peligrosos, se aplicará el principio de jerarquía de los residuos.

Se seguirán las disposiciones de la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno, el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición; y el Real Decreto 1481/2001, de 27 de diciembre, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero.

En el caso de requerirse algún vertedero para los residuos generados, se utilizarán vertederos que cuenten con autorización por el órgano competente. Además, se tendrán en cuenta los procedimientos de autorización y registro para productores y gestores de residuos establecidos en la legislación autonómica.

Préstamos, vertederos, accesos e instalaciones auxiliares: En cuanto a las zonas auxiliares de obra, se proponen dentro de la misma traza del proyecto, y en concreto, en las superficies ocupadas por las isletas adyacentes a las 7 glorietas proyectadas. De esta forma, no se requieren áreas externas a la obra para su ocupación.

Préstamos y vertederos: los materiales para terraplenes, suelo seleccionado, rellenos y escolleras provendrán de préstamos/canteras existentes y debidamente autorizados.

Para la ubicación definitiva de las tierras sobrantes, se propone utilizar aquellas canteras con autorización medioambiental para el almacenamiento de residuos inertes o tierras limpias, en los huecos que quedan como resultado de la explotación y extracción de materiales.

Otra opción es trasladar las tierras excedentarias a zonas habilitadas y autorizadas para el depósito de residuos no peligrosos (inertes y/o tierras limpias).

El proyecto excluye, específicamente, las acciones de obra que conlleven la transformación de las características fisiográficas como la localización de préstamos, canteras o vertederos, así como instalaciones de obra, en el interior de espacios naturales protegidos y, en particular, de los terrenos en el interior del parque natural del Estrecho y playa de Los Lances, y las áreas de hábitats de interés comunitario.

Antes de su abandono, las superficies alteradas por las instalaciones de obra serán objeto de restauración ambiental que, al menos, incluirá la retirada y limpieza de cualquier material no natural o alóctono, la descompactación del suelo y, en su caso, extendido de tierra vegetal al objeto de restaurar la capa edáfica y posterior siembra y plantación con especies autóctonas.

Efectos sobre la hidrología: El promotor indica que, en fase de construcción, se pueden producir cambios en los sistemas de escorrentía y en la organización de las aguas superficiales. También, se originan polvo y pequeños vertidos que, en caso de depositarse en los cauces de agua próximos, pueden inducir un incremento de los arrastres, erosión hídrica y sedimentación.

Asimismo, existe el riesgo potencial de vertidos contaminantes a los cursos de agua.

El documento ambiental identifica las siguientes afecciones al Dominio Público Hidráulico (DPH) y zonas inundables:

Elemento del proyecto	Afección al Dominio Público Hidráulico y zonas inundables
Glorieta 1.	Parte de la actuación se encontraría dentro de la zona inundable por las avenidas de 500 años de período de retorno.
Glorieta 2.	Parte de las actuaciones se encontrarían dentro de la zona inundable por las avenidas de 500 años de periodo de retorno.
Glorieta 3.	No se encuentran afecciones al DPH ni a zonas inundables.
Glorieta 4.	Parte de la actuación, como son las vías de servicio y acceso, se encontrarían dentro de la zona inundable por las avenidas de 500 años de periodo de retorno.
Glorieta 5.	Parte de la actuación se encontraría dentro de la zona inundable por las avenidas de 500 años de periodo de retorno.
Glorieta 6.	Afección al Dominio Público Hidráulico. Además, parte de la actuación se encontraría dentro de la zona inundable por las avenidas de 500 años de periodo de retorno.
Glorieta 7.	Parte de la actuación se encontraría dentro de la zona inundable por las avenidas de 500 años de periodo de retorno.

El promotor propone, para la protección del sistema hidrológico, la exclusión para la localización de instalaciones auxiliares de las zonas próximas a los arroyos existentes en el área del trazado, así como de las zonas de posible afección por escorrentía.

La Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía indica en su informe de 1 de octubre de 2021, con base en los Planes de Gestión del Riesgo de Inundación (PGRI) en las cuencas internas andaluzas, que la carretera N-340 discurre por cuatro áreas de riesgo potencial significativo de inundación (ARPSI) identificadas en el documento de la evaluación preliminar del riesgo de inundación de la Demarcación Hidrográfica del Guadalete-Barbate. Además, señala que, conforme con el «Estudio Hidráulico para la Prevención de Inundaciones y la Ordenación de las Cuencas de La Janda (Cádiz)» de 2008, que delimita las zonas inundables para los periodos de retorno de 100 y 500 años, se verán directamente afectadas dos zonas del proyecto: en el P. K. 78+500 debido al cruce con un arroyo innominado, y en el P. K. 83+400 debido al cruce con el río de la Vega.

De esta forma, identifica riesgo de inundabilidad para las glorietas n.º 4 y 7, e insta al promotor a analizar el riesgo de inundación del resto de elementos del proyecto en el estudio hidrológico e hidráulico que le deberá ser remitido de manera previa a la ejecución del proyecto para supervisión y visto bueno. Este estudio deberá incluir una estimación de la superficie ocupada por la máxima crecida ordinaria de los cauces, delimitar la zona de flujo preferente (que podrá ser sustituida por zona inundable con periodo de retorno de 100 años) y las zonas inundables por los caudales de avenida de 500 años de periodo de retorno.

Antes de la ejecución de cualquier obra en DPH, deberá obtener autorización de la Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía.

Efectos sobre vegetación, flora y hábitats de interés comunitario (HIC): El impacto sobre la vegetación vendrá determinado por la eliminación de la cubierta vegetal por despeje y desbroce, accesos e instalaciones auxiliares. La mayor parte de la vegetación que se requiere eliminar corresponde a pies de árbol y especies arbustivas presentes en los márgenes de la actual vía. Además, en fase de obra existe el peligro de dañar la vegetación o alterar las condiciones en las que se desarrollan las plantas próximas a las obras.

La Delegación Territorial en Cádiz de la Junta de Andalucía informó al promotor, con fecha 7 de julio de 2020, de la importancia de preservar los setos naturales existentes desde el P.K. 74+650 hasta el 75+250 (aprox. 600 m de longitud). El promotor responde que la mejora de la intersección del P.K. 75+500 (glorieta 2) comienza en el P.K. anterior 75+035, y se minimiza la afección, afectando a este seto en solo 110 m aproximadamente. Para el resto de seto señalado, el proyecto sólo contempla escarificado y mejora de pavimento en esta sección de carretera, por lo que no habrá impacto en el tramo señalado sobre vegetación en los márgenes.

Para evitar, minimizar o compensar el impacto sobre la vegetación, el promotor propone, entre otras, las siguientes medidas: el jalonamiento de la zona de ocupación estricta de la obra, la recuperación y utilización de la tierra vegetal mediante la retirada de los primeros 30 cm, conservándose este para su posterior uso en labores de restauración, la protección de la vegetación durante la ejecución de la obra; y el trasplante de pies arbóreos, concretamente de los acebuches, *Olea europaea* var. *sylvestris*, de una altura superior a 120 centímetros, y los alcornoques, *Quercus suber*.

Esta última medida, según el documento ambiental, se aplicará en particular para los pies de acebuche afectados por las glorietas 2, 3 y 5. Respecto a esto, la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Naturales Protegidos de Andalucía condiciona este hecho a que los pies arbóreos afectados por el proyecto –alcornoques y acebuches– se trasplanten en el interior de las glorietas.

Se coordinará esta medida (trasplante al interior de glorietas) con los ejemplares que se eliminen en el «Anteproyecto de aumento de la capacidad de carga de la N-340», siempre que sea posible.

Respecto a especies invasoras, el proyecto constructivo va a incluir un capítulo específico sobre el establecimiento y la dispersión de especies exóticas invasoras (tanto vegetales como animales) y las medidas preventivas y correctoras a considerar, para evitar su implantación y proliferación.

Afección a hábitats de interés comunitario (HIC): El documento ambiental identifica inicialmente los HIC directamente afectados por la ejecución del proyecto:

Elemento del proyecto	HIC	Superficie - m ²
Vía de servicio a la glorieta 1.	9320 Bosques de <i>Olea</i> y <i>Ceratonía</i> .	1.080
	5330_2 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos. Arbustadas termófilas mediterráneas (<i>Asparago-Rhamnion</i>).	
	6220_0* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del <i>Thero-Brachypodietea</i> . Subtipo: Pastizales anuales mediterráneos, neutro-basófilos y termo-xerofíticos (<i>Trachynietalia distachyae</i>)*.	
Glorieta 1.	92D0_0 Adelfares y tarajales (<i>Nerio-Tamaricetea</i>).	203
	6420 Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del <i>Molinion-Holoschoenion</i> .	
Glorieta 2.	5330_2 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos. Arbustadas termófilas mediterráneas (<i>Asparago-Rhamnion</i>).	929
	6220_0* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del <i>Thero-Brachypodietea</i> . Subtipo: Pastizales anuales mediterráneos, neutro-basófilos y termo-xerofíticos (<i>Trachynietalia distachyae</i>)*.	1.005
Glorieta 6.	1310 Vegetación anual pionera con <i>Salicornia</i> y otras especies de zonas fangosas o arenosas comunidades vegetales pioneras propias de suelos salobres, en general temporalmente inundados, dominadas por plantas herbáceas anuales de diferente naturaleza.	19
	1410 Pastizales salinos mediterráneos (<i>Juncetalia maritimae</i>).	
	1420 Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (<i>Sarcocornetea fruticosi</i>).	

Sin embargo, tras los trabajos de campo, se identificó únicamente la afección superficial a los siguientes HIC:

Elemento del proyecto	HIC	Nombre	Superficie afectada - m ²
Vía de servicio a la glorieta 1.	9320	Bosques de <i>Olea</i> y <i>Ceratonía</i> .	1.080
Glorieta 1.	92D0_0	Adelfares y tarajales (<i>Nerio-Tamaricetea</i>)	203
Glorieta 2*.	5330_0	Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos. Arbustadas termófilas mediterráneas (<i>Asparago-Rhamnion</i>).	1.934 = (929 + 1.005)
Glorieta 6.	1410	Pastizales salinos mediterráneos (<i>Juncetalia maritimae</i>).	19

* No se identifica afección a formaciones del HIC 6220*, prioritario, valorándose la formación vegetal afectada como HIC 5330, hábitat más próximo del que forma una unidad vegetal homogénea.

El promotor considera que las superficies afectadas son muy pequeñas y concluye que, con la aplicación de las medidas preventivas y correctoras propuestas, el proyecto no impactará de forma apreciable ni supondrá deterioro en los hábitats de interés comunitario.

Además de las medidas mencionadas, el proyecto excluye específicamente las acciones de obra que conlleven la transformación de las características fisiográficas como la localización de préstamos, canteras o vertederos, así como instalaciones de obra, en el interior de espacios naturales protegidos y, en particular, de los terrenos en el interior del parque natural del Estrecho y playa de Los Lances, y las áreas de hábitats de interés comunitario. Adicionalmente, la localización de los elementos auxiliares se priorizará sobre la margen izquierda, así como la localización de caminos de acceso de nueva creación, si fueran necesarios.

La Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz de la Junta de Andalucía informa que el porcentaje de afección del HIC respecto al total dentro del espacio natural protegido (EENPPP), es inferior al 1 % en todos los casos, cómo se constata en la siguiente tabla del informe:

HIC	Superficie total aprox. en el Plan de Gestión del EENPPP (ha)	Superficie afectada según proyecto (ha)	Porcentaje
92D0-0	8	0,0203	0,2537
1410	31	0,0019	0,0061
5330-0	3.116	0,1934	0,0062
9320	344	0,1080	0,0314

Y concluye que, tras la ejecución de las medidas preventivas y correctoras propuestas, el proyecto no impactará de forma apreciable ni supondrá deterioro de la integridad y coherencia de la Red Natura 2000.

El promotor reconoce la existencia de un impacto residual, que se corresponderá con la pérdida de superficie de HICs ya indicadas en las tablas anteriores, aunque no propone en el documento ambiental medidas compensatorias al respecto.

En cualquier caso, la compensación de hábitats afectados se va a tener en cuenta en el proyecto de revegetación del proyecto, se integrará en él la restauración vegetal de todas aquellas superficies previstas en el documento ambiental: superficie interior de glorietas, obras de drenaje acondicionadas para paso de fauna y superficies alteradas por las obras: caminos temporales de obra, instalaciones auxiliares, demolición, desmantelamiento de firmes preexistentes.

Este proyecto de restauración deberá estar avalado por el órgano autonómico competente.

En la restauración de los hábitats de interés comunitario afectados, se tendrá en cuenta el trabajo «Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitats de interés comunitario» (Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, 2009).

Efectos sobre la fauna: El documento ambiental determina las siguientes acciones susceptibles de producir impactos sobre la fauna:

Afección directa sobre los hábitats: en fase de obra, las actividades de desbroce y movimiento de tierras supondrán la eliminación de la vegetación del área a ocupar, afectando consecuentemente a la fauna asociada directa o indirectamente a la misma. La fauna con baja movilidad, como pequeños mamíferos, reptiles o anfibios, podría ser eliminada en esta fase inicial de las obras o restablecer sus dominios vitales en zonas más o menos próximas a la infraestructura. La gravedad del impacto por destrucción directa de hábitats está determinada por la capacidad de acogida de fauna de las unidades de vegetación atravesadas por el trazado.

Efecto barrera y riesgo de atropello: Las infraestructuras lineales pueden suponer una barrera para la fauna, afectando a su movilidad.

La instalación de valla de cerramiento alrededor de las obras de fábrica del drenaje transversal eliminará el riesgo de atropello para determinadas especies de fauna y contribuirá a direccionar la fauna terrestre hacia los puntos del trazado donde puedan realizar el tránsito sin peligro (obras de drenaje). Se aplicarán las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del MAPAMA tanto al vallado cómo a la adaptación de las obras de drenaje como paso de fauna.

Ante la existencia de encharcamientos temporales con presencia de anfibios catalogados de interés comunitario, en el entorno de la glorieta n.º 3 (P. K. 77+350), el promotor propone el jalonamiento temporal del perímetro de obra en aquellas zonas en el entorno del área del proyecto con un número elevado de especies de fauna catalogadas de interés comunitario, de manera que se evite el deterioro de los hábitats asociados a las

mismas. Además, el cerramiento del vallado de las obras de drenaje transversal llevará una barrera lisa o lámina longitudinal a modo de «valla de protección de anfibios» en su parte inferior, en contacto con el suelo y de al menos 40 cm de ancho, para impedir el paso de anfibios en la glorieta n.º 3. Estas mismas medidas se considerarán en la glorieta n.º 5, si en el seguimiento se observa el atropello de anfibios en esta zona, aunque la zona de encharcamiento se ubica más alejada de la zona de proyecto.

El promotor indica en su escrito de modificaciones al proyecto de junio de 2022, que se revisará el proyecto en función de la información que facilite la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible de Cádiz sobre la localización exacta de las zonas de encharcamiento con presencia de sapillo moteado ibérico (*Pelodytes ibericus*), sapo corredor (*Epidalea calamita*) y ranita meridional (*Hyla meridionalis*) y se diseñarán las medidas correctoras que permitan la persistencia en el entorno de zonas adecuadas para la reproducción de dichas especies de anfibios.

El informe de 21 de septiembre de 2022 de la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz de la Junta de Andalucía confirma que el encharcamiento se produce en el entorno de la glorieta n.º 3 tal y cómo se recoge en el documento ambiental. También, hay encharcamientos de interés para los anfibios en las proximidades de la glorieta n.º 5 pero algo más alejados de las obras por lo que el promotor no prevé su afección. En cualquier caso, se jalonarán y se evitará ubicar sobre ellos parques de maquinaria o acopios.

Con todo, para minimizar o evitar estos impactos, el promotor propone, entre las medidas más relevantes, el ya citado jalonamiento perimetral de la obra; la instalación de un vallado de cerramiento cinagético alrededor de las obras de drenaje transversal, enterrado 15 cm en todos los casos, y la revegetación de sus entradas, de forma que permite el paso de fauna por las mismas y se evite su riesgo de atropello; así como la instalación de pasillos secos en el interior de las obras de drenaje para mejorar la permeabilización de la vía al tránsito de fauna, minimizando el efecto barrera. En el caso de la glorieta n.º 3 propone un cerramiento con valla de anfibios. Además, el promotor considera que el proyecto conllevará impactos positivos para la fauna sobre el efecto barrera y los atropellos gracias a que las glorietas inducen una aminoración de la velocidad de circulación y requieren de mayor concentración de los conductores, lo que repercutiría en la disminución de atropellos de fauna vertebrada (mamíferos y reptiles, principalmente). Seguimiento de las medidas según el documento: PT8, «Prescripciones técnicas para hacer efectivos los seguimientos de las medidas de mitigación del efecto barrera de las infraestructuras de transporte (diseño, documentación y archivo del seguimiento ambiental)» del MITECO publicado en 2020.

Además de las medidas anteriores, propone las siguientes medidas para prevenir la afección a la fauna:

No se realizarán desbroces u operaciones ruidosas en el periodo de cría de las especies singulares presentes en la zona.

De forma previa al inicio de las labores de desbroce, se procederá a realizar un reconocimiento del terreno para detectar posibles nidadas (puestas o pollos) de aves, tanto en matorral como en la copa de los árboles, camadas de mamíferos o puestas de anfibios y reptiles, para evitar su destrucción, en cuyo caso el desbroce y despeje programado deberá ajustarse al ciclo de reproducción evitándose su ejecución mientras dure la nidificación.

En el caso de nidadas situadas en las proximidades de la obra, en especial para rapaces, pero no afectadas directamente se evitarán o no ejecutarán obras de envergadura como excavaciones y rellenos mientras dure la nidificación.

El programa de obra se ajustará a estos periodos de forma que se evite y se minimice en la medida de lo posible estas afecciones. El periodo de cría y nidificación comprenderá al menos los meses desde febrero a mayo.

Adicionalmente, en respuesta a la solicitud de modificaciones del proyecto, el promotor se compromete, en lo relativo a la detección de presencia de fauna amenazada durante la fase de construcción, como nidos o refugios, a que el proyecto incluya un capítulo al respecto y un procedimiento a seguir en las obras teniendo en cuenta las necesidades de paralización del tajo, tramo de obra o elemento implicado, y aviso al órgano competente de la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz de la Junta de Andalucía.

De igual manera, se compromete a incluir otro capítulo específico de control del establecimiento y la dispersión de especies exóticas invasoras, y actualizará el diseño de la iluminación de forma que sean compatibles los requerimientos técnicos con la disminución del efecto nocivo sobre la biodiversidad o, en caso de incompatibilidad, se valorará no instalar iluminación artificial.

Efectos sobre espacios protegidos: El promotor afirma que el proyecto no impactará de forma apreciable ni supondrá deterioro sobre la integridad del espacio ZEC-ZEPA (ES0000337) «Estrecho», no representando así un impacto sobre la coherencia de la Red Natura 2000.

Los informes de la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía y de la Dirección del Parque Natural del Estrecho consideran que no es previsible que el proyecto tenga efectos apreciables en la integridad de estos espacios, teniendo en cuenta sus objetivos de conservación y la aplicación de las medidas de mitigación descritas en el documento ambiental y las propuestas por dichos informes, aceptadas por el promotor tras la solicitud de modificaciones al proyecto. El Director Conservador del parque natural del Estrecho concluye que el proyecto no impactará de forma apreciable, no supondrá deterioro, no impactará sobre la integridad del lugar (ES0000337) ni supondrá impacto sobre la coherencia de la Red Natura 2000.

En este sentido, el promotor aclara que el proyecto se ha diseñado conforme a los requerimientos del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) y el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) del parque natural del Estrecho y el paraje natural de la playa de Los Lances. Según se indica en el PRUG, se permiten (previa autorización de la consejería de Medio Ambiente) las actuaciones en la N-340, incluida su conversión en autovía, de acondicionamiento, ensanche y mejora del firme, cuando estén destinadas a mejorar las condiciones de accesibilidad.

Estas actuaciones deben realizarse teniendo en cuenta los siguientes criterios:

Se contemplarán medidas de corrección de impactos negativos y de integración paisajística

Se procurará el máximo aprovechamiento posible del trazado y la conservación de los valores naturales y culturales de los terrenos por los que atraviesan

Se realizarán actuaciones de revegetación de los taludes en desmonte y en terraplén con especies fijadoras y restauración de la cubierta vegetal en los márgenes afectados por las obras.

Conforme al PORN, el tramo de afección del proyecto se corresponde con zonificación B1. En esta zona, se deben excluir las acciones que conlleven la transformación de las características fisiográficas como son los movimientos de tierra, la localización de préstamos, canteras, vertederos o zonas de instalaciones auxiliares.

Asimismo, se excluirá la ubicación de préstamos, vertederos o instalaciones auxiliares en otros espacios incluidos en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA) y en las áreas de hábitats de interés comunitario.

Con respecto a otros espacios de la Red Natura 2000 cercanos al proyecto, la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Naturales Protegidos de Andalucía considera que no existe afección significativa sobre la ZEC-ZEPA (ES0000049) «Los Alcornocales». En cuanto a la ZEC (ES6120028) «Río de la Jara», si bien es cruzado por la N-340 (mediante un viaducto ya existente), este organismo no

contempla ninguna afección por no considerarse en el proyecto ninguna acción sobre las estructuras existentes.

En relación a los montes de utilidad pública, el documento ambiental recoge que el proyecto afecta al monte público de «La Peña», por lo que prevé, por resultar inevitable dicha afección por las glorietas y algunos accesos, la tramitación del correspondiente expediente de declaración de interés general prevalente conforme a lo previsto en el artículo 58 del Reglamento Forestal.

Efectos sobre el patrimonio histórico-cultural: Conforme a lo descrito en el documento ambiental, en el entorno del proyecto se localizan los siguientes Bienes de Interés Cultural (BIC): «Cueva del Peñón de la Torre de la Peña» y «Torre de la Peña». También incluye otras localizaciones que no han sido incluidas en el catálogo de BICs pero que por sus valores se consideran de especial protección, de acuerdo con el documento de planeamiento urbanístico de Tarifa: «Los Algarbes», «Los Lances», «Boquete de La Peña», «Hotel Dos Mares», «Puente del río de la Jara», «Punta Macotilla», «Camping Palomas-Algarbe» y «Ruinas de Mellaria». Con respecto a patrimonio arqueológico, el documento ambiental descarta yacimientos no aflorados de relevancia en la zona de obras, considerándose mínima la extensión del proyecto.

La Dirección General de Patrimonio Histórico y Documental de la Junta de Andalucía informa con fecha 4 de octubre de 2021 que existen yacimientos directamente afectados por las obras como es el yacimiento de «Mellaria» y establece, como medida de protección del patrimonio histórico, la necesidad de realizar una actividad arqueológica preventiva de control de movimientos de tierra en todo el ámbito del proyecto durante la ejecución de las obras. El promotor se compromete a realizar esta actividad arqueológica preventiva.

El promotor indica que en el caso de hallazgos arqueológicos casuales por cualquier circunstancia, se cumplirá lo estipulado en el artículo 50 de la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía, que determina que «la aparición de hallazgos casuales de objetos y restos materiales que posean los valores propios del Patrimonio Histórico Andaluz deberá ser notificada inmediatamente a la Consejería competente en materia de patrimonio histórico o al Ayuntamiento correspondiente, quien dará traslado a dicha Consejería en el plazo de veinticuatro horas. En ningún caso, se podrá proceder sin la autorización y supervisión previa de la Consejería competente en materia de patrimonio histórico a la remoción de los restos o bienes hallados, que deberán conservarse en el lugar del hallazgo, facilitándose su puesta a disposición de la Administración».

En cuanto a las vías pecuarias que pueden verse afectadas por el proyecto, el documento ambiental recoge las siguientes:

Vía pecuaria	Afección	Localización
Cañada Real de Algeciras a Tarifa y Medina Sidonia.	Cruce en P. K. 73 + 430.	Glorieta 1.
	Cruce en P. K. 83 + 220.	Glorieta 7.
Colada Arenas de Palomas y Valdevaqueros.	Cruce en P. K. 75 + 550.	Glorieta 2.
Colada de la Jara.	Sin cruce, P. K. 81 + 400.	Glorieta 6.

La afección a las vías pecuarias «Cañada Real de Algeciras a Tarifa y Medina Sidonia» y «Colada Arenas de las Palomas y Valdevaqueros» se produce por intersección de las mismas con la carretera N-340, mientras que no se produce intersección con la «Colada de la Jara», que se encuentra en el entorno de la glorieta 6. El documento ambiental propone la reposición de las vías pecuarias afectadas de acuerdo con el artículo 43 del Decreto 155/1998, facilitando pasos que garanticen el tránsito para el ganado y los usuarios de las vías pecuarias.

El informe de la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz de la Junta de Andalucía, de 2 de julio de 2022, además de detallar las actuaciones a llevar a cabo

con respecto a las dos vías pecuarias afectadas directamente, a las que será necesario modificar su trazado («Cañada Real de Algeciras a Tarifa y Medina Sidonia» y «Colada Arenas de las Palomas y Valdevaqueros»), incluye también entre las vías pecuarias por las que discurre el proyecto las siguientes: «Colada de la Jara», «Colada de los Boquetes de la Peña» y «Colada de la Pasada de Ramos», de las cuales se dice que parten de la carretera N-340 y, por tanto, los accesos proyectados que enlacen con dichas vías pecuarias deberán igualmente facilitar el paso con un firme y señalización con las mismas características que las vías pecuarias anteriores.

Efectos sobre la población y sinergias con otros proyectos: El documento ambiental destaca que el proyecto conlleva los siguientes efectos positivos sobre la población:

Disminución de accidentes de tráfico y con ello la disminución en el riesgo de accidentes de sustancias peligrosas y contaminación de los sistemas ecológicos.

Disminución en el riesgo de incendio forestal por accidentes de tráfico.

La mejora en la seguridad vial y en general en el tráfico, llevará aparejado una mejora en la accesibilidad de los visitantes y el uso público del parque natural del Estrecho.

Respecto a las acciones de mejora sobre la seguridad vial y disminución de accidentes, la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de Andalucía pone de manifiesto en su informe que dichos impactos serán positivos sobre la población y destaca que el proyecto provocará una mejora en la accesibilidad de los visitantes y el uso público del parque natural del Estrecho.

En cuanto a las sinergias con otros proyectos, el promotor señala que es reducida o inexistente.

No obstante, se indica que el proyecto «Autovía Costa de la Luz (A-48) entre Cádiz y Algeciras. Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana» podría causar sinergias en los impactos sobre los HICS, fragmentación de hábitats y su consecuente afección a la fauna y también por la necesidad de vertederos para los excedentes de tierras de ambos proyectos.

Los informes de la DG de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y de la Dirección del Parque Natural del Estrecho señalan algunas directrices a seguir por el promotor con respecto a otros proyectos del entorno, aspectos que se hace constar en la solicitud de modificaciones al proyecto.

En relación a la glorieta n.º 5, se deberá tener en cuenta la dotación previsible de un acceso a la playa en Los Lances Norte en el marco del «Proyecto de urbanización del Sector SUO LI01 SL3 Los Lances».

En la medida de lo posible, se deberán coordinar los trabajos y sus medidas ambientales con los siguientes proyectos: «Anteproyecto de Aumento de la capacidad de carga de la carretera N-340, entre Tarifa y Algeciras» y «Proyecto de urbanización del Sector SUO LI01 SL3 Los Lances».

En el proyecto definitivo se deberán tener en cuenta las obras recogidas en el «Proyecto de creación de carril ciclista entre Zahara de los Atunes y Tarifa» (ya recogido en el documento ambiental). Este carril-bici o senda ciclable tendrá continuidad en todo su recorrido y se coordinará con la Delegación Territorial de Sostenibilidad de Cádiz.

Estas medidas han sido aceptadas por el promotor y se incorporarán al proyecto técnico antes de su autorización.

Vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves y catástrofes: El documento ambiental incluye una evaluación de los principales riesgos que presenta el proyecto en materia de accidentes graves y catástrofes. Entre ellos destacan el riesgo de inundaciones (analizado en el apartado de hidrología de esta resolución), el riesgo de incendios y el riesgo de vertidos accidentales tanto durante las obras como durante la explotación por accidentes graves.

El área de actuación en su mayor parte se encuentra en definida como área agrícola y en un entorno natural protegido por lo que existe una presencia de combustible

vegetal. El riesgo de incendio por recurrencia de los incendios registrados entre 2000 y 2014 en la zona de actuación va del riesgo alto a muy alto, con lo que se deberán extremar las medidas de prevención de incendios por fuentes tales como la maquinaria o el personal de la obra.

Se proponen las siguientes medidas adicionales (prevención de incendios) a tener en cuenta:

El gestor de la infraestructura dispondrá de un protocolo de emergencia frente a incendios en la fase de construcción.

Se tendrán en cuenta las «Directrices para implementar medidas preventivas para evitar incendios forestales en la ejecución de obras no forestales».

Se considerarán las épocas de peligro que establezcan los organismos competentes, así como, el índice de riesgo de incendio diario que estable la AEMET.

Se redactará un plan de prevención de incendios forestales para evitar provocar un fuego durante la ejecución de los trabajos. Dicho plan deberá ser aprobado por el Centro Operativo Provincial (COP).

Se redactará un plan de autoprotección que contemple medidas de seguridad en caso de ser afectada la obra por incendios forestales. Dicho plan deberá ser aprobado por el Ayuntamiento de Tarifa.

Se adoptarán medidas concretas en la obra, así como en el uso de maquinaria eléctrica o de combustión, según los días en los que exista un riesgo muy alto/extremo o bajo/alto (las medidas concretas se recogen en el documento ambiental).

Respecto al riesgo de vertidos accidentales, si se produjese un vertido accidental de alguno de los productos químicos empleados durante las obras, las afecciones principales serían sobre el terreno excepto en la glorieta n.º 1 que está en el entorno del arroyo de las Piñas y del río del Valle, en la glorieta n.º 6 que está próxima al río de la Jara y la n.º 7 cercana al río de la Vega, que podría afectar a las aguas superficiales y/o las subterráneas. En el PVA, el promotor ha incluido un seguimiento semanal de calidad de las aguas.

Respecto a la evaluación de la vulnerabilidad de la infraestructura ante los efectos del cambio climático, el documento considera admisibles los niveles de riesgos obtenidos y no considera necesaria medidas de adaptación. Se propone incorporar, en los próximos contratos de conservación integral, el seguimiento y registro de las incidencias que ocurran como consecuencia de fenómenos climáticos extremos.

La Dirección General de Emergencias y Protección Civil de la Junta de Andalucía, en su informe de 22 de septiembre de 2021, manifiesta que se han tenido en cuenta los efectos ambientales previsibles derivados de la vulnerabilidad ante riesgos de accidentes graves y que sus correspondientes resultados son coherentes.

Además, menciona que en la Comunidad Autónoma de Andalucía se ha desarrollado el Plan de Emergencia ante el Riesgo de Accidentes en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril en Andalucía, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno el 6 de julio de 2004, cuyo objeto es prevenir o, en su caso, mitigar las consecuencias de los accidentes de mercancías peligrosas en el territorio andaluz.

Según el análisis de riesgo que contempla este plan, el municipio de Tarifa puede verse afectado por un accidente en el transporte de mercancías peligrosas por ser la N-340 parte de la Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas (RIMP).

En todo caso, y al igual que los aspectos técnicos del proyecto, como el propio diseño del mismo, la vulnerabilidad del proyecto (en base al análisis realizado por el promotor) es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo. Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente accidentes graves y/o catástrofes naturales la presente resolución recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

Programa de vigilancia ambiental y seguimiento: El documento ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental y sus objetivos son los siguientes:

Controlar verificar la correcta ejecución de las medidas de integración ambiental.

Comprobar la eficacia de las medidas preventivas y correctoras establecidas y ejecutadas. Cuando tal eficacia se considere insatisfactoria, determinar las causas y establecer los remedios adecuados.

Detectar impactos no previstos y proponer las medidas adecuadas para reducirlos, eliminarlos o compensarlos.

Se destaca el seguimiento de los impactos y medidas durante la fase de construcción en los subtramos de mayor sensibilidad y susceptibles de concentración de impactos. Se identifican los siguientes:

Vía de acceso de la glorieta 1 al comienzo del tramo por su potencial afección a HICs.

Glorietas 1, 2 y 6 por su potencial afección a HICs.

Glorietas 3, 4 y 5 por su potencial afección al espacio de Red Natura 2000 «Estrecho» (ES0000337).

Glorietas 3 y 5, por su posible afección a las zonas de encharcamiento.

Se mantendrán a lo largo de la vida útil de la infraestructura e integrase en los contratos de conservación integral de la infraestructura los siguientes aspectos:

El seguimiento, control y erradicación de especies exóticas invasoras.

El seguimiento y mantenimiento del buen estado y la funcionalidad de las infraestructuras de paso para fauna, así como de arquetas, cunetas, bordillos, cerramientos y pantallas para anfibios.

Retirada de los residuos que se generen por el uso y por los usuarios de la carretera.

Previamente al comienzo de la obra, el promotor pondrá a disposición de la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía, el proyecto constructivo presupuestado con todas las medidas necesarias para cumplir con lo dispuesto en la presente resolución

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.ª del capítulo II del título II de la ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Trazado de glorietas y reordenación de accesos en N-340 entre PP. KK. 73 al 85, T.M. Tarifa (Cádiz)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado b) «Los proyectos no incluidos ni en el anexo I ni el anexo II que puedan afectar de forma apreciable, directa o indirectamente, a Espacios Protegidos Red Natura 2000» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de

enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

Esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Trazado de glorietas y reordenación de accesos en N-340 entre PP. KK. 73 al 85, T.M. Tarifa (Cádiz)», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 29 de noviembre de 2022.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

"PROYECTO DE TRAZADO DE GLORIETAS Y REORDENACIÓN DE ACCESOS EN N-340 ENTRE PP.KK. 73 AL 85, T.M. TARIFA. (CÁDIZ)"

