

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**1834** *Resolución de 19 de enero de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración ambiental estratégica del «Plan Director de Infraestructuras 2015-2035 del Puerto de Tarragona».*

El Plan Director de Infraestructuras 2015-2035 del Puerto de Tarragona se encuentra comprendido en los apartados a) y b) del artículo 6.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, al establecer el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y afectar a espacios de la Red Natura 2000 por lo que, habiéndose sometido a evaluación ambiental estratégica ordinaria, con carácter previo a su autorización administrativa, procede formular su declaración ambiental estratégica, de acuerdo con el artículo 25 de la citada Ley.

Esta evaluación ambiental estratégica se realiza a solicitud de Puertos del Estado, que actúa como órgano sustantivo del citado Plan y del que la Autoridad Portuaria de Tarragona es el promotor.

Según 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, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la tramitación y resolución de los procedimientos de evaluación ambiental estratégica de planes y programas de competencia estatal y de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: la propuesta final del plan, el estudio ambiental estratégico (en adelante EsAE), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas.

A. Información sobre el plan: objeto, alcance, localización y descripción sintética.

El Plan Director de Infraestructuras del puerto de Tarragona tiene por objeto la planificación del desarrollo del puerto de Tarragona de forma ordenada para adaptarse adecuadamente a evolución de los tráficos y a la demanda de nuevas instalaciones portuarias para el periodo 2015-2035. Adicionalmente, establece las reservas de espacio que posibilitarán el crecimiento de las terminales y la implantación de nuevas instalaciones que generen una oferta de servicios capaz de cubrir la demanda futura.

El ámbito espacial del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Tarragona (en adelante PDI) y de las actuaciones asociadas comprende los términos municipales de Tarragona y Vila-Seca, en la provincia de Tarragona (Cataluña).

La propuesta final del Plan Director, contempla las siguientes actuaciones, que se corresponden con la alternativa 2 seleccionada:

a) Nuevo contradique, en dos etapas de desarrollo.

1. Contradique en talud de 1.714 m. de longitud total con nuevo tramo de arranque y demolición del espigón del Prats para su integración en el tratamiento de la zona Red Natura 2000.

2. Muelles de 600 m de longitud total adosados al costado N del nuevo contradique y de 460 m de longitud en la ribera de fondo de la nueva dársena.

3. Explanada de 48 ha a lo largo del frente litoral comprendido entre el contradique actual y el nuevo contradique.

4. Dragado de dársena a cota -16,0 m.

b) Nuevo Muelle Baleares, en dos etapas de desarrollo. En la fase inicial se utilizará para atender la actividad de cruceros turísticos. Contará con una explanada final de 22,8 ha y un muelle de 800 m de longitud para el atraque de buques de graneles sólidos.

c) Nueva dársena exterior de cruceros, con capacidad para 2-3 atraques y explanada de 8,5 ha.

d) Atraques de petróleos: cuatro atraques aislados a lo largo del costado exterior del contradique actual para el manejo de crudo y productos petrolíferos con buques de porte comprendido entre 10.000-250.000 TPM. Se incluye el dragado en la nueva dársena para adecuar su calado a los nuevos muelles y atraques. El futuro concesionario se deberá encargar de desmontaje de la monoboya y tuberías asociadas, la extensión de la red de tuberías hasta el nuevo punto de atraque, el desmontaje parcial o completo del pantalán, etc.

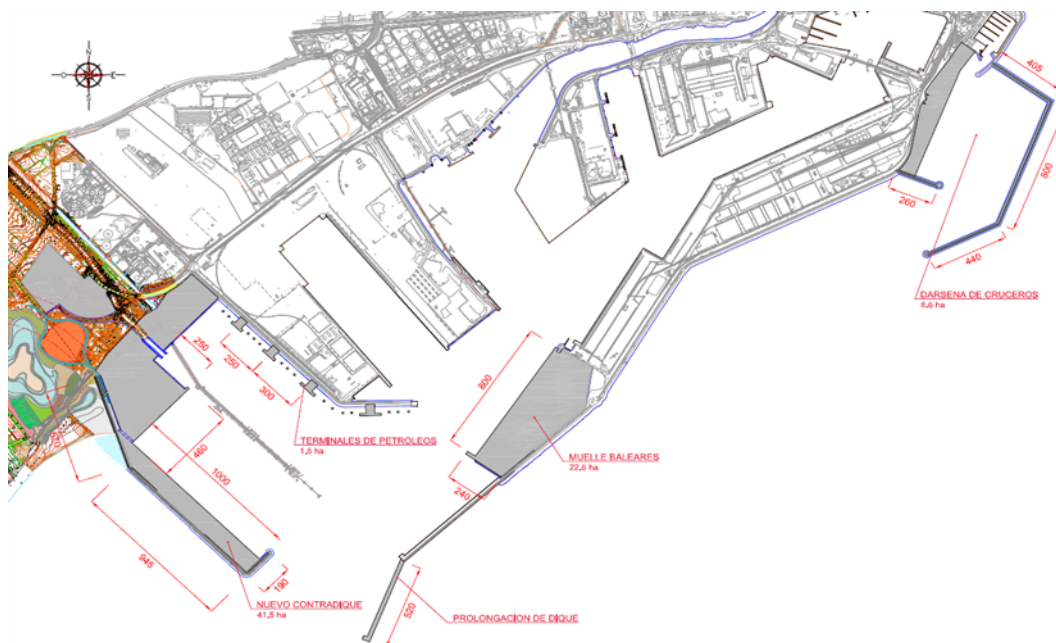
e) Prolongación del dique de Levante en una longitud de 520 m.

f) Actuaciones complementarias derivadas de la tramitación ambiental del PDI:

1. Restauración y ordenación de los terrenos dels Prats de Pineda (que forman parte de la ZEC «Sequia Major» y de la Zona Húmeda «Playa dels Prats de Vila-Seca») situados en el extremo SW del puerto, junto al nuevo contradique. Incluye el proyecto de restauración de la zona arqueológica de Calípolis.

2. Protección de la playa de La Pineda mediante la construcción de un dique retenedor en su zona central y la aportación artificial de arena.

3. Protección de la playa del Miracle mediante un dique sumergido retenedor y la aportación artificial de arenas.



En la imagen se muestra el croquis de la solución en planta adoptada en el Plan Director. Las nuevas actuaciones están sombreadas en gris y la nueva dársena de cruceros está delimitada en azul.

El Plan Director establece que la definición de las obras se realiza a un nivel conceptual y que tanto su configuración general como su tipología podrán ser objeto de modificaciones durante las fases de proyecto. El desarrollo de la configuración final del

PDI se plantea en 6 fases, las cuales también son susceptibles de cambio en función de la demanda real y de las necesidades y oportunidades que vaya identificando.

a) Fase 1: construcción del nuevo contradique en prolongación del espigón del Prats y su muelle adosado. Construcción de muelle pantalán que dará lugar al muelle Baleares. Restauración y ordenación de los terrenos dels Prats de Pineda. Restauración de la zona arqueológica de Calípolis. Protección de la Playa de La Pineda mediante la construcción de un dique retenedor en su zona central y la aportación artificial de arena.

b) Fase 2: construcción de muelles adosados y de ribera junto con la explanada entre los dos contradiques que concluyan las infraestructuras de esta zona. Dragado de la dársena a -16m.

c) Fase 3: construcción de la explanada del muelle Baleares para su uso como instalación portuaria receptora de graneles sólidos. El tráfico de buques de cruceros turísticos será desplazado a la zona del nuevo contradique.

d) Fase 4: construcción de la dársena de cruceros y protección de la playa del Miracle.

e) Fase 5: construcción de atraques aislados a lo largo del costado exterior del contradique actual para el tráfico de graneles líquidos de tipo petrolífero. También se contemplan a cargo del concesionario, la demolición total o parcial del pantalán de Repsol, el desmontaje de la monoboya y tuberías asociadas y la extensión de la red de tuberías y servicios hasta los nuevos puntos de atraque.

f) Fase 6: prolongación del dique exterior.

B. Principales hitos del procedimiento de evaluación ambiental y resumen del resultado del trámite de información pública y de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, y cómo se han tenido en consideración.

A continuación, se presenta una tabla con el resumen de la tramitación ambiental del expediente:

*Tabla 1: Tramitación ambiental*

Trámite		Fecha
Entrada de la solicitud de inicio de evaluación ambiental estratégica ordinaria.		28 de julio de 2016.
Inicio consultas.		19 de septiembre de 2016.
Resolución documento de alcance del Estudio Ambiental Estratégico.		24 de julio de 2017.
Traslado documento de alcance del Estudio Ambiental Estratégico.		31 de julio de 2017
Recepción documento de alcance por órgano sustantivo.		4 de agosto de 2017.
Recepción documento de alcance por promotor.		20 de septiembre de 2017
Entrada solicitud de prórroga para la elaboración del EsAE y de la IP y consultas.		30 de octubre de 2018.
Acuerdo de concesión de ampliación de plazo para remisión del expediente de evaluación ambiental estratégica ordinaria.		13 de noviembre de 2018.
Elaboración EsAE.		Mayo 2019.
Información pública (BOE).		28 de mayo de 2019.
Consultas.	AA. PP. afectadas	29 y 31 de mayo de 2019. 3 de junio de 2019.
	Personas interesadas	31 de mayo de 2019. 3 de junio de 2019.

Trámite	Fecha
Entrada expediente de evaluación ambiental estratégica.	4 de septiembre de 2019.
Solicitud de subsanación de expediente por falta de consultas a 3 administraciones.	15 de octubre de 2019.
Solicitud de informes necesarios para resolver.	10 de diciembre de 2019.
Entrada de nuevo expediente de evaluación ambiental estratégica.	29 de enero de 2020.

La Autoridad Portuaria de Tarragona sometió a información pública la versión inicial del Plan Director de Infraestructuras 2015-2035 del Puerto de Tarragona acompañado del Estudio Ambiental Estratégico, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado n.º 127 de fecha 28 de mayo de 2019, durante un periodo de 45 días hábiles, de acuerdo a lo previsto en el artículo 21.2 y 22.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Durante la fase de información pública no se han recibido alegaciones.

Entre los días 29 de mayo y 3 de junio de 2019, la Autoridad Portuaria de Tarragona, consultó a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas. En el anexo I se adjunta tabla de las consultas realizadas y de si se ha emitido ó no contestación por parte de los consultados.

La Autoridad Portuaria de Tarragona, durante este procedimiento de evaluación ambiental estratégica, ha elaborado las siguientes versiones del Plan Director:

- a) Borrador del Plan Director, de junio de 2016, y su correspondiente documento inicial estratégico.
- b) Versión inicial del Plan Director, de mayo de 2019, y su correspondiente Estudio Ambiental Estratégico. Presenta modificaciones respecto al Borrador, producto de la tramitación ambiental.
- c) Propuesta final del Plan Director y Estudio Ambiental Estratégico, de agosto de 2019.
- d) Propuesta final del Plan Director y Estudio Ambiental Estratégico, de enero 2020.

Sobre esta última documentación d) versa la presente declaración.

C. Resumen del análisis técnico del órgano ambiental.

Con fecha 4 de septiembre de 2019, tiene entrada en este Ministerio, el expediente de evaluación ambiental estratégica completo del «Plan Director de Infraestructuras 2015-2035 del Puerto de Tarragona», de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

No obstante, una vez recibido el expediente y examinado el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas, se detectó la posibilidad de que no se hubiera consultado a todas la Administraciones que fueron consultadas para la elaboración del documento de alcance, debido al cambio de denominación y de competencias que había tenido lugar en la Comunidad Autónoma en el tiempo transcurrido entre los dos trámites. Por esta razón, con fecha 15 de octubre de 2019, se solicitó al promotor que sometiera la versión inicial del PDI y su EsAE a consulta de los siguientes órganos dependientes de la actual «Secretaría de Hábitat Urbano y Territorio» del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya:

- La SG de Acción Territorial y del Hábitat Urbano.
- La Dirección General de Políticas de Montaña y del Litoral.
- La SG de General de Estrategias Territoriales y Conocimiento.

Adicionalmente la Subdirección General de Evaluación Ambiental consideró necesario contar con los informes de varias administraciones públicas afectadas puesto que el desarrollo del PDI atañe directamente a sus competencias y no figuraba su

informe en el expediente de información pública remitido. Mediante oficio de fecha 10 de diciembre de 2019 se solicitó informe a:

- Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic y la Direcció General de Transports i Mobilitat, ambas del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.
- Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, de este Ministerio.
- Oficina Española de Cambio Climático de este Ministerio.

Una vez concluido el nuevo periodo de consultas abierto para solicitar los informes del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya que faltaban, el promotor remitió, con fecha 29 de enero de 2020, un nuevo expediente de información pública que incluyó una nueva versión del EsAE y los informes solicitados por la Subdirección General de Evaluación Ambiental, salvo el correspondiente a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, no recibido hasta la fecha.

La conclusión de todas estas actuaciones se resume en el apartado de tratamiento de los impactos significativos del proyecto (C.2.).

Con la información hasta aquí recabada se elabora la declaración ambiental estratégica.

#### C.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

El promotor presenta tres alternativas de desarrollo del Plan (alternativas 1, 2 y 3) que proyectan las mismas actuaciones: nuevo contradique a la altura del espigón de Els Prats, nuevo muelle y explanada para graneles sólidos (muelle Baleares) adosado al dique rompeolas actual y prolongación de este hacia el sur, nueva dársena para cruceros al sur del actual puerto deportivo y nuevas instalaciones en el costado exterior del contradique actual para el atraque de petroleros; cuyas diferencias radican básicamente en las dimensiones, alineaciones y técnicas constructivas. La alternativa 0 o de no actuación ha sido rechazada por no satisfacer los objetivos del PDI.

El EsAE analiza además de las alternativas citadas del promotor la presentadas por el Ayuntamiento de Tarragona, que plantea el mantenimiento de la geometría exterior del puerto, la sustitución de la monoboya exterior de Repsol por un atraque interior para petroleros así como la adaptación de algún muelle existente para el tráfico de cruceros; y la presentada por el grupo GEPEC (Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes Catalans) que propone la concentración del crecimiento del puerto en el dique rompeolas norte; concentración y ampliación si fuese necesario del dique exterior para graneles; eliminación de la monoboya del pantalán; liberación de crecimiento del puerto y restauración ambiental de la zona sur; además de la exclusión del PDI de los espacios de la Red Natura 2000 y su zona de influencia.

Para la selección de la alternativa, una vez descartados los criterios para los que todas obtenían la misma puntuación, el promotor utiliza los factores: riesgo de inundación, espacios naturales protegidos, hábitats de interés comunitario, dinámica litoral y calentamiento global. La alternativa que obtiene mejor puntuación es la del grupo GEPEC, con puntuaciones más favorables sobre el calentamiento global y la dinámica litoral. No obstante, el promotor selecciona la alternativa 2 por presentar mayores ventajas de funcionalidad y operatividad para el puerto, ser adecuada ambientalmente y presentar el mejor equilibrio entre las infraestructuras operativas creadas y el consumo de materiales.

En lo que se refiere a la dársena exterior de cruceros, la documentación presentada en el trámite de información pública incluyó una nueva versión de esta dársena (anexo 3) cuya bocana se abría sobre la playa del Miracle. En relación con este diseño, el Ayuntamiento de Tarragona en su informe consideró que se producía un impacto paisajístico desproporcionado sobre la ciudad y afecciones significativas para la playa del Miracle, de gran uso por la población local, y solicitó su retirada. En la versión final

del PDI recibida el 29 de enero de 2020 no se contempla esta variante, por lo que en la evaluación practicada se ha considerado descartada.

Además, para la dársena exterior de cruceros la Direcció General d'Urbanisme y la Direcció General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya han puesto de manifiesto una serie de impactos que se describen en el apartado C por lo que será necesario replantear la ubicación para esta dársena y el análisis de nuevas alternativas en la fase de diseño del proyecto para su configuración final.

C.2 Tratamiento de los efectos significativos de la alternativa elegida respecto a los objetivos ambientales de otras planificaciones.

A la vista del EsAE, y de los informes emitidos en el periodo de información pública, se reflejan a continuación, agrupados según los elementos receptores del impacto, los efectos más significativos del plan y su tratamiento, así como su relación con los principales objetivos ambientales planteados en otros planes con los que pudiera interferir.

#### C.2.1 Agua.

Aguas costeras: la construcción de las infraestructuras marítimas que contempla el PDI dificultarán la renovación de las aguas portuarias, con el consiguiente efecto de acumulación de contaminación sobre el ecosistema acuático de la masa de agua costera muy modificada «Port de Tarragona» (C37) por el incremento de la superficie portuaria terrestre y la actividad. Además, estas nuevas infraestructuras marítimas supondrán la ampliación de la masa de agua muy modificada (C37) en detrimento de la masa de agua costera natural más cercana «Tarragona-Vila-seca» (C27) por la creación de la nueva dársena de cruceros, por la construcción del nuevo contradique y sus muelles asociados, y por la ampliación del dique exterior, sin que en el EsAE se analice el cambio en la clasificación de las masas de aguas afectadas y el cumplimiento de las condiciones del artículo 39 del Reglamento de Planificación Hidrológico. Asimismo, el desarrollo del PDI supondrá un incremento del vertido de aguas residuales urbanas, industriales y pluviales recogidas en el puerto. Ambas masas de agua presentan un estado muy alejado de los objetivos ambientales fijados para ellas en el Plan de Gestión del Distrito de Cuenca Fluvial de Cataluña.

En el EsAE se estima que el vertido de pluviales se incrementará en un 35% y se asegura que en todo caso se cumplirá con las condiciones de vertido impuestas por la legislación vigente. Actualmente la totalidad de la superficie terrestre de la zona de servicio del puerto cuenta con red de recogida de pluviales y en el EsAE se indica que las nuevas ampliaciones también contarán con dicha red. En este sentido la Agencia Catalana de l'Aigua, en su informe de 13 de agosto de 2019, ha reflejado una serie de condiciones referentes al saneamiento que el promotor deberá incluir en el PDI y que quedan incluidas en el apartado «D Determinaciones» de esta resolución.

Asimismo, el PDI deberá velar por que en las masas de agua C27 y C37 se cumplan los objetivos ambientales recogidos en el «Plan de Gestión del Distrito de la Cuenca Fluvial de Cataluña» para ellas, debiéndose analizar y justificar el cumplimiento de las condiciones del artículo 39 del Reglamento de Planificación Hidrológica para las nuevas modificaciones de las características físicas de las masas de agua afectadas.

Además, aunque los vertidos de aguas residuales cumplan con los umbrales establecidos en la legislación vigente, el incremento de los vertidos no contribuye a la consecución del objetivo ambiental «B.L.4. Reducir el aporte de nutrientes, contaminantes y basuras procedentes de aguas residuales» de la Estrategia marina de la Demarcación levantino-balear» (segundo ciclo), siendo necesario aplicar medidas adicionales para los proyectos que desarrollen el PDI en aras a prevenir y reducir los vertidos al medio marino y la cantidad de basuras marinas generadas por fuentes tanto terrestres como marinas para cumplir con el objetivo específico B de la citada Estrategia de «Prevenir y reducir los vertidos al medio marino».

El incremento del tráfico marítimo puede provocar a su vez un incremento del riesgo de contaminación de las masas de agua por accidentes portuarios y marinos, no obstante, el estudio de riesgos aportado por el promotor indica que con la sustitución de la monoboya exterior para el manejo de productos petrolíferos, por un atraque en el interior del puerto reduce la vulnerabilidad ambiental ante un eventual derrame de hidrocarburos.

Aguas subterráneas y zonas húmedas catalogadas: en el ámbito del PDI existen dos zonas húmedas de origen subterráneo: la Sèquia Major y Els Prats de Pineda, pertenecientes ambas a la ZEC Sèquia Major. Otras zonas húmedas próximas son la Desembocadura del río Francolí (código 13003601) y Laguna de la Universidad Laboral (código: 14003601).

La Sèquia Major y Els Prats de Pineda son dos subzonas húmedas de origen subterráneo, conectadas entre sí, que se encuentran en el mismo acuífero; por lo que la subzona de Sèquia Major, podría verse afectada indirectamente en caso de que se afectara a la subzona Prats de Pineda. El relleno previsto junto al nuevo contradique puede suponer una cierta barrera en la descarga de dicho acuífero al mar y por tanto puede conllevar una modificación en su comportamiento. El promotor para minimizar esta afección ha cambiado la alineación del arranque del contradique, que limita al norte la playa de la Pineda, de forma que disminuye la superficie de relleno y su efecto barrera.

Aguas superficiales y riesgo de inundación: la construcción de la explanada y los rellenos previstos junto al nuevo contradique podrían suponer un incremento del riesgo de inundación, ya que se sitúan en zona inundable y podrían impedir su correcto drenaje en caso de avenida. El promotor ha cambiado la alineación del arranque del contradique para dejar fuera de la explanada uno de los desagües que desembocan al mar en esa zona. No obstante, la construcción del nuevo contradique y su explanada se localizan en la desembocadura del encauzamiento de las rieras Boella y Beurada. En referencia a esta infraestructura la Agencia Catalana de l'Aigua señala la necesidad de que el proyecto constructivo, se analice el impacto en el comportamiento hidráulico de las avenidas de 100 y 500 años de periodo de retorno, de manera que no se generen afecciones que puedan suponer incremento de la zona inundable o de la peligrosidad de la avenida, condición que queda recogida en el apartado «D. Condiciones de la ejecución del plan».

### C.2.2 Cambio climático.

Según el EsAE, el aumento de las emisiones de GEIs debidas al aumento general de la actividad de puerto, se sitúan entre el 4% y el 44% según los distintos escenarios de crecimiento. La distancia entre resultados está totalmente ligada a las previsiones de crecimiento efectuadas y los escenarios planteados en consecuencia: aumento del tráfico de mercancías, de pasajeros, del tráfico ro-ro y de los servicios portuarios. También se ha estimado que las actividades de construcción de la alternativa elegida suponen la emisión de 157.787,93 t de CO<sub>2</sub> eq.

Para la mitigación de emisiones de GEIs, el promotor propone en el anexo 4 del EsAE una serie de medidas, a corto y medio plazo, son las siguientes: uso de medios de propulsión alternativos para buques menores; optimización de rutas, optimización de la velocidad comercial, del lastre y trimado, y la navegación a bajas y ultra bajas velocidades; elaboración de un Plan de Gestión de Eficiencia Energética para Buques (SEEMP) así como el establecimiento de una serie de normativas que regulen la emisión de GEIs; sustitución gradual de la flota de camiones y equipamiento de terminales por otros medios más sostenibles; sustitución de los medios de iluminación del puerto por tecnología LED, e implantación de sistemas de automatización de la iluminación.

Como medida a largo plazo (año 2050), para conseguir una reducción del 50% de las emisiones de GEIs, el promotor confía en que se generalice el uso de energías alternativas en el mar, la utilización de Gas Natural Licuado (GNL) como combustible marítimo durante la navegación y el uso de energía eléctrica cuando los buques estén

atracados. A estos efectos, debe apuntarse que la reducción de GEIs del 50% en 2050 resulta a priori insuficiente para alcanzar la neutralidad climática en esa fecha, como exige la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y los compromisos a nivel europeo, por lo que deberán incentivarse el logro de niveles de reducción superiores.

La Direcció General de Transports i Mobilitat, considera necesario, conforme a las líneas estratégicas y de actuación del Plan de Puertos de Cataluña, para el horizonte 2030, y de acuerdo con los compromisos adquiridos por el Gobierno de la Generalitat para la reducción de emisiones, incluir medidas como el establecimiento de un área de control de emisiones en el puerto de Tarragona, y la incorporación de las instalaciones eléctricas para la conexión de grandes buques, como alternativa al uso de combustibles mientras el buque se encuentra atracado.

En lo que se refiere a la vulnerabilidad del PDI frente al cambio climático, el promotor en el denominado Anexo 4 «Consideración del Cambio Climático en el desarrollo del PDI de Tarragona» concluye que no son necesarias actuaciones de adaptación de las infraestructuras portuarias al Cambio Climático.

La Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural considera el anexo 4 un estudio consistente y bien trabajado. Aun así, estima esencial que el PDI incorpore las medidas de mitigación de emisiones de GEI propuestas por el promotor dotándolas de presupuesto, para cumplir con la Estrategia portuaria de mitigación de GEI del Plan de Puertos de la Generalitat Catalana que se basa en el impulso de las energías renovables, la progresiva electrificación de los puertos y la integración de las medidas de movilidad sostenible.

Con el objetivo de que este plan pueda contribuir a la consecución de los compromisos nacionales y autonómicos de reducción de emisiones para hacer frente al cambio climático y para desarrollar una transición energética hacia una economía baja en carbono, además de las condiciones previstas por el promotor en el PDI para la mitigación de las emisiones de GEI, en el apartado «D. Condiciones de la ejecución del plan» de esta resolución se han incluido las condiciones 6, 7, 9 y 10.

#### C.2.3 Biodiversidad, flora, hábitats de interés comunitario y fauna.

De acuerdo con el EsAE los hábitats de interés comunitario presentes más próximos a las actuaciones que pueden resultar afectados son 1150\* «Lagunas costeras», de carácter prioritario, 1410 «Pastizales salinos mediterráneos (Juncalia maritimi)» y 1110 «Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda» localizado en las inmediaciones del cabo de Salou. Los dos primeros forman parte de la ZEC «Sèquia Major». También se hace referencia a la presencia de *Cymodocea nodosa* al sur de la Playa de Pineda, especie incluida en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, pero no se ha descrito esta comunidad ni su posible afección por el PDI.

Los hábitats indirectamente afectados por la construcción del relleno y la explanada del nuevo contradique, van a ser sometidos a un proyecto de restauración y ordenación ambiental (Els Prats de Pineda) consensuado con el órgano autonómico competente, como se indica en el apartado Red Natura 2000, por lo que es de suponer que dicha restauración mejorará el actual estado de conservación de estos HIC. No obstante, el desarrollo del PDI puede producir afecciones a hábitats de interés comunitario (HIC) y especies catalogadas, dentro y fuera de Red Natura2000 por ocupación directa y reducción de su superficie o por alteración de sus condiciones naturales. Estas afecciones tendrán que ser estudiadas en profundidad en los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de cada uno de los proyectos que desarrolle este PDI.

En relación a la fauna el EsAE destaca la presencia en el entorno del puerto de Tarragona de dos especies incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, fartet (*Aphanius iberus*) en peligro de extinción localizado en la ZEC «Sèquia Major» y gaviota de Audouin (*Larus audouinii*) catalogada como vulnerable, que anida en la explanada sin asfaltar de la ampliación del muelle de la química.



La gaviota de Audouin ha estado nidificando en el relleno de la ampliación del muelle de la Química, pero cuando éste se pavimente y asfalte ya no será posible. Por ello, el promotor propone crear una zona apta para el anidamiento de la especie dentro del proyecto de restauración dels Prats d'Albiranya. La Direcció General de Politiques Ambientals i Medi Natural, señala que el PDI debe incluir medidas de seguimiento para garantizar la eficacia de esta medida. El promotor ha aceptado realizar un estudio anual de la evolución de la colonia de gaviota de Audouin mediante el radioseguimiento de un número representativo de individuos.

Respecto a otras especies protegidas presentes en el entorno del puerto como fartet (*Aphanius iberus*), galápago europeo (*Emys orbicularis*), y galápago leproso (*Mauremys leprosa*) que pudieran verse afectadas por alteración de su hábitat, no se han previsto medidas especiales. En este sentido, el promotor considera que el PDI no se ve afectado por las limitaciones del «Plan de recuperación del fartet», ya que no está presente en la zona del Prats de Pineda e indirectamente no se le puede afectar porque la construcción de la explanada no afecta a la recarga de la zona húmeda, y la calidad de las aguas seguirá siendo la misma porque las explanadas no desaguarán en ningún caso hacia el Prats.

En el «Instrumento de Gestión de las Zonas Especiales de Conservación declaradas en la región Mediterránea» de la Generalitat de Catalunya se establecen los objetivos de conservación de las especies clave de la ZEC «Sèquia Major», y las medidas propuestas para conseguirlos. Este documento ha considerado clave las siguientes especies: fartet (*Aphanius iberus*), galápago europeo (*Emys orbicularis*), galápago leproso (*Mauremys leprosa*) y tortuga boba (*Caretta caretta*). El desarrollo del PDI deberá asegurar que se cumplen dichas medidas de conservación.

En lo que respecta a las especies alóctonas, el promotor considera que la implantación y desarrollo del PDI del Puerto de Tarragona, no implicará riesgos de aparición de especies alóctonas invasoras al no contemplar la aparición de tráficos con orígenes distintos de los de los buques actuales y, además, la entrada en vigor del Convenio BWM en 2017, «Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques» reduce los riesgos de propagación de dichas especies por las aguas de lastre, por lo que, en el horizonte temporal de aplicación del PDI no se espera un incremento en el riesgo de aparición de especies alóctonas invasoras, sino que éste permanecerá en el mismo grado que actualmente.

#### C.2.4 Red Natura 2000 y otros Espacios Protegidos.

En el entorno del puerto se localizan dos espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, la Zona Especial de Conservación (ZEC) ES5140004 «Sèquia Major», en el extremo suroccidental del puerto, compuesto por dos espacios, la «Sèquia Major» propiamente dicha y «Els Prats de Pineda», también incluida en el Plan de Espacios de Interés Natural de Cataluña y catalogada parte de la misma como Zona Húmeda 14003603 «Playa dels Prats de Vila-Seca»; y la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000512 «Espacio Marino del Delta de l'Ebre-Illes Columbretes» de gestión estatal. El desarrollo del PDI no ocupará superficie de ninguno de estos espacios, aunque lindará con ambos a lo largo de unos 1.700 m.

La construcción del nuevo contradique y de la nueva explanada que lo unirá al contradique actual se llevará a cabo en el límite este de la subzona «Prats de Pineda» de la ZEC ES5140004 «Sèquia Major» por lo que no se pueden descartar afecciones, más teniendo en cuenta que esta zona húmeda se encuentra rodeada de infraestructuras de nueva creación, y que su frente de playa va a ser ampliamente modificado, por lo que ambas circunstancias podrían alterar su comportamiento hídrico.

El promotor incluye como medida el Plan la restauración y ordenación de los terrenos dels «Prats d'Albiranya», ZEC «Sequia Major» y zona húmeda «Playa dels Prats de Vila-Seca», situados en el externo SW del puerto, junto al nuevo contradique. Este proyecto de restauración está recogido como medida compensatoria en el «Plan Especial de Ordenación de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de

Tarragona», aprobado inicialmente en julio de 2018, habiéndose adecuado las actuaciones contempladas en el PDI del borde suroccidental de la zona portuaria a dicha restauración contemplando la demolición del actual espigón dels Prats y la creación del nuevo contradique con tramo de arranque desplazado fuera del espacio de Red Natura 2000 a una distancia con la línea de costa de 500 m, de acuerdo con la declaración ambiental estratégica de la citada ZAL, de forma que se minimiza la superficie de ZEC ocupada y permite su conexión con el mar a través del frente de playa. Asimismo, en el EsAE se mencionan las actividades principales de esta restauración que consiste en la renaturalización, retirada de escombros y restos de materiales de la zona; desplazamiento del espigón de la Pineda y creación de una laguna (107.700 m<sup>2</sup>) en la zona del antiguo camping; creación de una nueva playa (150 m) con ambiente dunar; y potenciación de comunidades psammófilas y salinas con replantación.

La Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural considera, tal y como concluye el promotor en el anexo específico de Red Natura 2000, que la subzona afectada de la ZEC ES5140004 «Sèquia Major» es un espacio natural muy degradado con una función ecológica precaria y sin evolución positiva; y que las condiciones físicas y biológicas del espacio natural mejorarán con el proyecto de restauración y ordenación ambiental de Els Prats de Pineda, señalando que la evolución de los espacios restaurados dependerá en gran parte, de la afección causada por el incremento de la actividad en el puerto más que la causada por la propia infraestructura. En consecuencia, dicha Dirección General considera que el PDI no tiene efectos significativos sobre Red Natura 2000 ya que incorpora las consideraciones y requerimientos relativos al vector medio natural de los informes emitidos por esa misma Dirección General.

Por otro lado, el dique exterior de la dársena de cruceros propuesta en el PDI prácticamente estará en la linde de la ZEPA ES0000512 «Espacio Marino del Delta de l'Ebre –Illes Columbretes». Este lugar destaca además de por los valores ornitológicos, por su importancia para algunas especies de cetáceos, como el delfín mular (*Tursiops truncatus*), y el delfín listado (*Stenella coeruleoalba*); y por la presencia tortuga boba (*Caretta caretta*) y podría resultar afectado por incremento de ruido y de contaminación procedente del tráfico de buques y cruceros. El promotor considera que dada la gran extensión de este espacio (900.000 ha) este tipo de afecciones serán mínimas.

En la propuesta de su Plan de Gestión se establecen como objetivos de conservación, el control de la calidad de las aguas y la reducción de los niveles de la contaminación; la prevención de afecciones sobre las aves marinas derivadas de actividades que, con carácter futuro, pueden implantarse en la ZEPA y su área de influencia; y la reducción de daños ambientales derivados del transporte marítimo, vertidos accidentales y otras actividades.

El desarrollo de los proyectos del PDI, en cualquier caso, deberá asegurar que se establezcan las medias para propiciar que se alcancen los objetivos de conservación para los espacios Natura 2000 (ZEC) ES5140004 «Séquia Major» y ZEPA ES0000512 «Espacio Marino del Delta de l'Ebre –Illes Columbretes» y de las especies objetivo de conservación potencialmente afectadas.

Asimismo, el incremento de la contaminación acústica que se producirá con el aumento del tráfico marítimo que de acuerdo con el PDI se situará entre el 18% y el 41% podrá afectar al Área Marina Protegida «Corredor de migración de cetáceos del Mediterráneo», propuesta como Zona Especialmente Protegida de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) en el Real Decreto 699/2018, de 29 de junio, frente al puerto de Tarragona, si bien, el promotor espera que, con las iniciativas legales internacionales para reducir el ruido, este incremento de ruido sea menor que el incremento del tráfico. Las medidas propuestas en el EsAE son el fomento del uso de buques menos ruidosos, y la posible participación de la Autoridad Portuaria de Tarragona en el seguimiento de cetáceos, junto con otros puertos del Mediterráneo, en el Área Marina Protegida.

#### C.2.5 Suelo, fondos marinos.

En el EsAE el promotor ha cuantificado las nuevas superficies a ocupar por actividades potencialmente contaminantes del suelo según el Real Decreto 9/2005 de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados; y son 255.406 m<sup>2</sup> para almacenamiento de graneles sólidos y 74.161 m<sup>2</sup> para almacenamiento de graneles líquidos. En el apartado «D Determinaciones» se recoge la necesidad de que los nuevos concesionarios asuman las medidas necesarias para evitar dicha contaminación.

Los dragados de fondos marinos a ejecutar tanto durante la obra como en los sucesivos dragados de mantenimiento pueden provocar episodios de erosión y contaminación con afección a playas y fondos marinos. El promotor sostiene que la mayor parte (3.361.000 m<sup>3</sup>) se ejecutarán en zonas interiores del puerto, mientras que fuera se prevé dragar 535.000 m<sup>3</sup> en la zona de la nueva dársena de cruceros. No se ha aportado información sobre los dragados necesarios de mantenimiento ni si en el futuro se necesitará establecer un punto de vertido al mar para gestionar el posible mayor volumen de dragados que se precisarán.

#### C.2.6 Paisaje.

En las inmediaciones del Puerto de Tarragona se localizan dos elementos reconocidos en el Catálogo de Paisaje de Cataluña, el Prats de Pineda (elemento singular a conservar) y el entorno de la playa del Miracle (valor de singularidad paisajística). Además, la ciudad de Tarragona tiene como característica esencial de identidad su frente de costa. Parte de este frente costero, que contacta con la ciudad histórica se reparte a partes iguales entre el frente portuario (moll de costa) y el frente de la playa (playa del Miracle), habiéndose realizado todas las ampliaciones de las instalaciones portuarias desde el punto de conexión de la barra de Levante con la costa (plaça del Carros) hacia poniente.

El impacto sobre el paisaje se producirá por alteración y reducción de su calidad debido a la construcción del nuevo contradique al norte de la playa de la Pineda y el relleno asociado a dicha zona; a la prolongación del dique exterior; y a la construcción de la nueva dársena de cruceros. El promotor ha considerado que no suponen una alteración de la tipología de impacto, sino que solamente se extiende o intensifica el existente.

Sin embargo, en lo que se refiere al impacto producido sobre el paisaje por la nueva dársena de cruceros para la que se prevé su ubicación a continuación del puerto deportivo, y por el tráfico de este tipo de buques, a menudo con una alzada superior a la media de los edificios de la ciudad, es previsible un aumento de los efectos de pérdida de visuales netas sobre el horizonte marino desde las atalayas tradicionales de la ciudad (paseo de San Antonio, Balcón del Mediterráneo y calles orientales al mar) que afectará a los valores sustanciales que identifican a la ciudad de Tarragona. Tanto la Direcció General d'Urbanisme, como la Direcció General de Transports i Mobilitat, solicitan que se estudien otras ubicaciones para la dársena de cruceros. En el primer caso, de acuerdo con los objetivos de calidad paisajística, se señala la conveniencia de compatibilizar las grandes infraestructuras portuarias con los valores del conjunto urbano monumental de la ciudad de Tarragona y su relación con el Mediterráneo, y en este sentido sugiere evitar la construcción de nuevas estructuras a levante del dique del puerto deportivo proponiendo el estudio de otras opciones no planteadas como integrar la dársena de cruceros en los muelles del abrigo principal del puerto.

El Ayuntamiento de Salou entiende que acercar la bocana del puerto al Cabo Salou conlleva un impacto paisajístico por acercar el tráfico marítimo a esta zona.

### C.2.7 Población, salud humana:

Contaminación atmosférica: de acuerdo con el EsAE, la contaminación atmosférica es el principal problema ambiental de la ciudad de Tarragona, generada por la presencia de contaminantes locales asociados a la actividad industrial, pero también a la movilidad, hasta el punto de haberse creado la «Mesa de Calidad del Aire en el Campo de Tarragona» para abordarlo. El ámbito del PDI se encuentra en la zona de calidad del aire Campo de Tarragona (ZQA 4).

De acuerdo con el informe de la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic de Catalunya, aunque en la actualidad las estaciones de vigilancia de la contaminación atmosférica de Catalunya no registran superaciones de los contaminantes persistentes legislados, el crecimiento previsto de la actividad portuaria hace prever un aumento de los principales contaminantes locales y globales. El promotor ha estimado el incremento de contaminación atmosférica debida al incremento del tráfico terrestre y del tráfico marítimo, y sus resultados muestran que las emisiones de contaminantes asociadas al tráfico terrestre originado por la actividad del puerto, para el horizonte 2035 se incrementan en torno a un 32%; y que las emisiones contaminantes asociadas al tráfico de buques, para el mismo horizonte también aumentan para el caso de CO<sub>2</sub> eq, NO<sub>x</sub>, CO y CH<sub>4</sub>, mientras que disminuyen para el caso de SO<sub>x</sub> y partículas. En esta estimación, el promotor también ha señalado que las tendencias actuales y las estimaciones contemplan una bajada para el tráfico de carbón, por lo que el muelle de Baleares se empleará para otros graneles sólidos minerales y alimentarios.

Entre las medidas propuestas por el promotor para disminuir la contaminación atmosférica figura la instalación de paneles para evitar la dispersión de materiales pulverulentos y la aplicación de buenas prácticas en el manejo de graneles sólidos y el posible cubrimiento de las zonas de almacenamiento. En lo que respecta al tráfico terrestre, el promotor considera que la tendencia general que sustituye los motores de combustión por otros híbridos o eléctricos disminuirá el volumen de emisiones, y respecto al tráfico marítimo hace referencia al fomento de combustibles alternativos para buques (Gas Natural Licuado) y al consumo de energía eléctrica cuando los buques están atracados (Cold ironing).

No obstante se considera necesario que el PDI amplíe los esfuerzos para conseguir los compromisos nacionales y autonómicos de reducción de contaminantes atmosféricos, y por esta razón se han establecido las medidas recogidas en las condiciones 6, 7, 9 y 10 del apartado «D. Condiciones de la ejecución del plan» de esta resolución.

Contaminación acústica y lumínica: el promotor considera que actualmente el ruido no es un problema ambiental significativo, no obstante, tiene en cuenta que la nueva dársena de cruceros puede incrementar el impacto por ruido justo en la zona donde se alcanzan las mayores mediciones (muelle de carbón, muelle de Castilla, muelle pescadores y dársena de Port Tarraco). También considera que el impacto acústico debido al tráfico terrestre es asumible porque las carreteras cercanas al puerto no presentan un índice de ruido alto.

La Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural, en su informe de 22 de octubre de 2019, señala la necesidad de garantizar las medidas de aplicación necesarias para garantizar el cumplimiento de la normativa en materia de contaminación acústica y lumínica por la aplicación del PDI, estableciendo una serie de condiciones a incluir en el PDI que se detallan en el apartado D.

Aguas de baño y playas: a ambos lados del puerto de Tarragona se localizan dos playas, la playa de «El Miracle» (al NE), situada en el entorno urbano de la ciudad de Tarragona y la playa de la Pineda (al SO), en el municipio de Vila-Seca. Según los datos de los últimos años registrados, la calidad de las aguas de baño de estas dos playas es muy buena o excelente. De acuerdo con el EsAE las actuaciones previstas en el PDI no afectarán a la calidad del agua de ninguna de las zonas de baño, aunque sí se prevén

efectos sobre la planta de equilibrio de ambas playas derivadas de las actuaciones del PDI.

La playa de la Pineda está ya afectada por la prolongación del dique que constituye el abrigo principal del puerto (año 2007), por lo que la Autoridad Portuaria de Tarragona procede anualmente a corregir dicha afección con el aporte periódico de arenas desde entonces. Con la nueva prolongación del dique exterior y la construcción del nuevo contradique esta playa sufrirá nuevas alteraciones de su dinámica litoral que darán lugar a una nueva reducción de la superficie de playa en su zona central y sur, y a la acumulación de arena en su zona norte. Asimismo, la construcción de la nueva dársena de cruceros provocará alteraciones de la dinámica litoral en la playa del Miracle, que darán lugar a la reducción de su anchura en la zona central y acumulación de arena en su extremo sur.

Para mitigar estos impactos sobre las playas, el promotor incluye en el PDI las actuaciones complementarias descritas en el apartado a) para la playa de la Pineda y del Miracle que contempla la construcción de diques retenedores y aportaciones artificiales de arenas.

En el EsAE el promotor hace referencia a un estudio realizado por el «IH Cantabria» acerca de los efectos de los dragados realizados en las playas de Salou para la regeneración de la playa de la Pineda, en el que se concluye que esos dragados no afectan a la estabilidad de las playas de Salou y que el retroceso que se observa ya existía históricamente, mucho antes de las labores de regeneración de la playa de la Pineda, o se debe a la variabilidad natural del oleaje o los temporales del oleaje. El Ayuntamiento de Salou ha encargado un estudio de la regresión de sus playas al laboratorio de Ingeniería Marítima de la UPC-Barcelona, del que no se dispone todavía del resultado final. Este estudio deberá ser considerado por el promotor en los proyectos que desarrollen el PDI.

Por su parte, el Ayuntamiento de Tarragona señala que el puerto de Tarragona, tratado como un polígono industrial, se sitúa enfrente de la ciudad consolidada y por lo tanto habría de ser más sensible sobre los efectos que puede causar el PDI sobre la ciudad y sus crecimientos futuros y la afección directa que podría ocasionar sobre las playas.

Las infraestructuras proyectadas para ambas playas, así como la ampliación del puerto no contribuyen a la consecución de los siguientes objetivos específicos de la «Estrategia marina para la demarcación levantino-balear»:

– C.L.10 Promover que las actuaciones humanas no incrementen significativamente la superficie afectada por pérdida física de fondos marinos naturales con respecto al ciclo anterior en la demarcación levantino-balear.

– C.L.12 Adoptar medidas en los tramos de costa en los que las alteraciones físicas permanentes causadas por actividades humanas hayan producido una afección significativa, de manera que sean compatibles con el buen estado ambiental de los fondos marinos y las condiciones hidrográficas.

Uno de los objetivos principales de la «Estrategia de adaptación al cambio climático de la costa española» es, contribuir a incrementar la resiliencia de los sistemas naturales, principalmente de los ecosistemas costeros y marino, con especial atención a especies endémicas, amenazadas y protegidas, ante los efectos del cambio climático tomando las medidas necesarias para permitir su adaptación. En este sentido, las actuaciones propuestas para las playas buscan su inmovilización, y por tanto no contribuyen a incrementar su resiliencia, su capacidad de adaptación a los cambios, y de esta manera es muy probable que se hagan dependientes de futuras actuaciones de regeneración.

Además, el desarrollo del PDI disminuye la superficie de las aguas de baño por construcción del nuevo contradique sobre la playa de «La Pineda», sin que se hayan propuesto medidas con respecto a esta pérdida. Así pues, los impactos previstos por el desarrollo del PDI pueden poner en riesgo las infraestructuras, edificios, y viales que se

encuentran a pie de playa si la construcción de las actuaciones complementarias propuestas por el promotor en ambas playas para la corrección de estos impactos no da los resultados esperados. Ambos proyectos deberán someterse a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, para el análisis en profundidad de la afección de las infraestructuras proyectadas del PDI sobre la dinámica litoral y su repercusión sobre las playas. El estudio de estas actuaciones complementarias incluirá las medidas necesarias para todo el periodo de aplicación del PDI así como otras posibles soluciones para el litoral más sostenibles, menos invasivas y basadas en la naturaleza como la generación de dunas.

#### C.2.8 Bienes materiales, patrimonio cultural.

Respecto al patrimonio cultural, destaca por su proximidad el yacimiento arqueológico terrestre de Calípolis, situado junto a la futura Zona de Actividad Logística (ZAL) y Els Prats de Pineda, contemplándose la restauración de este espacio arqueológico en el Plan de Restauración y ordenación ambiental de los terrenos dels «Prats d'Albinyana», ZEC «Sequia Major» y zona húmeda «Playa dels Prats de Vila-Seca». El EsAE indica que la Autoridad Portuaria de Tarragona ha llevado a cabo una prospección arqueológica subacuática entre el contradique y el espigón dels Prats, cuyo resultado fue negativo.

La Direcció General del Patrimoni del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya ha determinado las actuaciones del PDI que pueden tener incidencia sobre el patrimonio cultural y en su informe de fecha 29 de julio de 2019, ha establecido las medidas preventivas a adoptar en el ámbito marino y en el ámbito terrestre del PDI. El promotor en su respuesta comunica que dichas medidas han quedado incluidas en el EsAE.

Transporte terrestre sobre la ciudad: el EsAE considera que los estudios de tráfico realizados para la evaluación ambiental del «Plan Especial de Infraestructuras de los Accesos a la ZAL del puerto de Tarragona» muestran que no es necesario incrementar la capacidad de las carreteras y las vías de transporte, por lo que el promotor ha considerado nulos los impactos del PDI sobre el transporte.

#### D. Condiciones de la ejecución del plan.

El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas, correctoras y de mejora contempladas en el EsAE, en el plan de restauración del espacio Red Natura 2000, en su respuesta a los informes recibidos durante el periodo de información pública y demás documentación complementaria generada.

A continuación se hace referencia a las condiciones que el promotor deberá incorporar al desarrollo del PDI:

1. Para minimizar la afección a la calidad de las aguas, la red de saneamiento deberá tener en cuenta las siguientes prescripciones:

1.1 Las futuras redes de saneamiento deberán ser separativas, es decir formadas por dos subredes independientes, una para las aguas pluviales y otra para las residuales.

1.2 Los proyectos derivados del PDI deberán incluir medidas que permitan retener y evacuar a la estación depuradora de aguas residuales las primeras aguas de escorrentía de la red de saneamiento con elevadas concentraciones de contaminantes.

1.3 Una vez que se puedan cuantificar los volúmenes de aguas residuales debidos al desarrollo del PDI se deberá determinar si las estaciones de tratamiento disponen de capacidad suficiente para admitir los nuevos caudales que se van a incorporar.

1.4 Los caudales que se conduzcan las estaciones de tratamiento deberán ser asimilables a domésticos, por lo que, si algún vertido excede en carga contaminante el umbral, deberá disponer de un tratamiento previo para adecuarlo.

1.5 En el caso de que se determine la necesidad de nuevas infraestructuras de tratamiento, serán necesario de que éstas dispongan de la correspondiente autorización de vertido a conceder por la Agencia Catalana del Agua.

2. El proyecto constructivo en el que se incluya la infraestructura de la desembocadura del encauzamiento de las rieras Boella y Beurada deberá analizar el impacto en el comportamiento hidráulico de las avenidas de 100 y 500 años de periodo de retorno, de manera que no se generen afecciones que puedan suponer un incremento de la zona inundable o de la peligrosidad de la avenida.

3. El PDI deberá velar por que en las masas de agua C27 y C37 se cumplan los objetivos ambientales recogidos en el «Plan de Gestión del Distrito de la Cuenca Fluvial de Cataluña» para ellas. Los proyectos correspondientes a la ampliación del dique exterior, a la construcción del nuevo contradique y sus muelles asociados, y a la construcción de la nueva dársena de cruceros (si esta no se realiza en la zona interna del puerto), deberán analizar las afecciones a la calidad de las aguas, y especialmente las consecuencias para los objetivos ambientales que se derivan de la posible ampliación de los límites de la masa de agua muy modificada C-37; así como el cumplimiento de las condiciones del artículo 39 del Reglamento de Planificación Hidrológica.

4. Adicionalmente, los proyectos que desarrollen el PDI deberán incluir actuaciones que supongan un esfuerzo depurador mayor, para conseguir reducir los aportes de nutrientes, contaminantes y basuras procedentes de las aguas residuales.

5. Los proyectos que desarrollen el PDI deberán asegurarse de incluir todas las medidas necesarias y oportunas para garantizar que no se produzca ningún tipo de contaminación o vertido, ni llegada de basuras al medio marino. Cualquier residuo derivado de las actuaciones deberá ser adecuadamente caracterizado y gestionado por gestor autorizado con la legislación aplicable.

6. Para minimizar el incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero que se deriva del desarrollo del PDI es necesario que el PDI cumpla desde el momento de su aprobación con la Estrategia portuaria de mitigación de GEI propuesta por el Plan de Puertos de la Generalitat de Catalunya que se basa en el impulso de las energías renovables, la progresiva electrificación de los puertos y la integración de medidas de movilidad sostenible, debiendo adherirse la Autoridad Portuaria al programa de acuerdos voluntarios para la reducción de las emisiones de GEI impulsado por la Generalitat de Catalunya.

7. Los proyectos que desarrollen el PDI deberán proveer las instalaciones de acometida y transporte eléctrico que sean necesarias para poder conectar grandes barcos, especialmente los que hayan de mantener motores encendidos como los cruceros, así como el establecimiento de un área de control de emisiones en el puerto, concretando criterios de priorización para los barcos y cruceros que utilicen combustibles de bajas emisiones o filtros que produzcan el mismo efecto, comenzando con los estudios, trámites y planes necesarios que deberán llevarse a cabo desde la primera fase del plan. A estos efectos, las tarifas portuarias deberán reflejar de modo acusado esos criterios de priorización, de modo que supongan un incentivo relevante para quienes adopten mejoras tecnológicas en este sentido.

8. En relación con la contaminación acústica y lumínica, el desarrollo del PDI deberá:

8.1 Garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica de los receptores acústicos sensibles (áreas residenciales y educativos) correspondientes a la zona de sensibilidad acústica Alta A4, de acuerdo con lo establecido en el mapa de capacidad acústica municipal.

8.2 Garantizar que antes de que se otorguen los permisos y las licencias correspondientes, el ayuntamiento compruebe que el proyecto básico recoge los objetivos de calidad acústica exigibles y prevé las medidas necesarias para su

cumplimiento y que, a su vez, estas medidas y objetivos sean efectivos tanto en el proyecto de ejecución, como en las fases de ordenación y diseño.

Si el proyecto básico de una nueva construcción no cumple lo que dispone el apartado anterior, el procedimiento administrativo de otorgamiento permanece en suspenso hasta que se acredite su cumplimiento o previsión.

8.3 Garantizar que los proyectos de usos y actividades que concreten el desarrollo del PDI definan los elementos de alumbrado exterior que se implantaran, así como sus características, de acuerdo a lo previsto en el anexo I del Decreto 190/2015, de 25 de agosto, con el fin que la administración competente pueda evaluar su adecuación y hacer las consideraciones que estime oportunas.

8.4 Garantizar que las instalaciones de alumbrado exterior cumplan, entre otras, con las condiciones que constan en el anexo 2 del Decreto 190/2015, de 25 de agosto, por lo que se refiere a la tipología de lámparas y al porcentaje máximo de flujo de hemisferio superior instalado.

8.5 Planificar adecuadamente las necesidades de iluminación del ámbito del PDI para minimizar los puntos de luz instalados, los niveles de iluminación y controlar la contaminación intrusa.

9. La Autoridad Portuaria de Tarragona deberá adoptar de la manera más rápida y efectiva las medidas de reducción de emisiones contaminantes más ambiciosas alineadas con el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica.

10. El proceso de ejecución de las obras de ampliación del Puerto de Tarragona y el seguimiento de las diferentes fases de desarrollo, deberán ser analizados y supervisados por el órgano ambiental competente con la finalidad de proponer las medidas correctoras que pudieran ser necesarias para garantizar el mantenimiento y mejora de la calidad del aire y la salud de las personas.

11. La Autoridad Portuaria de Tarragona deberá replantear la localización final de la dársena de cruceros para compatibilizar las grandes infraestructuras portuarias con los valores del conjunto urbano monumental de la ciudad de Tarragona y su relación con el Mediterráneo de acuerdo con los objetivos de calidad paisajística, de modo que se evite la construcción de nuevas estructuras a levante del dique del puerto deportivo. Su inclusión definitiva en el interior del puerto minimizaría en parte este impacto, evitaría las actuaciones complementarias para la playa del Miracle a la vez que minimizaría las afecciones sobre las masas de agua. La decisión final en cuanto a la ubicación de la nueva dársena de cruceros deberá contar con el informe favorable de la Direcció General d'Urbanisme, la Direcció General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, o aquellos organismos que las sustituyan en el futuro, así como del Ayuntamiento de Tarragona.

12. El «Instrumento de gestión de las Zonas Especiales de Conservación declaradas en la región mediterránea» de la Generalitat de Catalunya establece una serie de medidas de conservación para los elementos clave de la ZEC «Sèquia Major», que deberán ser la base de todas las actuaciones de restauración que se lleven a cabo en dicha ZEC. Por tanto, a lo largo del desarrollo del PDI y en el proyecto de restauración ambiental de Prats de Pineda, la Autoridad Portuaria de Tarragona deberá asegurar que se cumplen dichas medidas de conservación.

13. Las actuaciones de restauración ambiental a desarrollar en Els Prats de Pineda y su seguimiento deberán realizarse en coordinación con el órgano autonómico competente para la gestión de los espacios Red Natura 2000.

En estas actuaciones de restauración ambiental se deberá tener muy en cuenta la conexión hídrica que existe entre las dos subzonas de este espacio protegido, por lo que dicha restauración debe basarse en el respeto y la no modificación de dicha conexión. De otra manera, se podrían producir indirectamente afecciones a las especies que dependen del humedal.

Entre los objetivos de esta restauración ambiental deberá estar la conservación del hábitat 1150\* «Lagunas costeras», de carácter prioritario, aunque no se haya



considerado elemento clave en el «Instrumento de gestión de las Zonas Especiales de Conservación declaradas en la región mediterránea».

La restauración ambiental propuesta deberá estar terminada en su totalidad antes del comienzo de las actuaciones propiamente dichas del PDI para la fase I.

14. A lo largo del desarrollo del PDI la Autoridad Portuaria de Tarragona deberá contemplar medidas para propiciar que se alcancen los objetivos de conservación de la ZEPA ES0000512 «Espacio Marino del Delta de l'Ebre-Illes Columbretes» y los objetivos de conservación que se incluyan para la futura ZEPIM «Corredor de migración de cetáceos del Mediterráneo»

15. Uno de los objetivos principales de la «Estrategia de adaptación al cambio climático de la costa española» es, contribuir a incrementar la resiliencia de los sistemas naturales, principalmente de los ecosistemas costeros y marinos, con especial atención a especies endémicas, amenazadas y protegidas, ante los efectos del cambio climático tomando las medidas necesarias para permitir su adaptación. En este sentido, las actuaciones complementarias propuestas para las playas tienen como objetivo su inmovilización, y por tanto no contribuyen a incrementar su resiliencia (es decir, su capacidad para absorber los cambios sin sufrir una transformación permanente), y de esta manera es muy probable que se hagan dependientes de futuras actuaciones de regeneración. Es necesario recurrir a otro tipo de soluciones para el litoral menos rígidas e invasivas que contribuyan a conservar las playas afectadas, como la generación de dunas.

16. La Autoridad Portuaria de Tarragona deberá someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental de proyectos las actuaciones complementarias a desarrollar en la playa de la Pineda y la Playa del Miracle, definidas en el apartado 10.9 «Suelos y Playas» del EsAE, en caso de que se vayan a acometer. El estudio de estas actuaciones complementarias incluirá las medidas necesarias para todo el periodo de aplicación del PDI así como otras posibles soluciones para el litoral más sostenibles, menos invasivas y basadas en la naturaleza como la generación de dunas. Se deberá contar con la correspondiente resolución de esta Dirección General de Calidad y Evaluación ambiental, con carácter previo a la contratación de los proyectos que desarrollan el PDI, ya que en caso de que dichas actuaciones no fueran ambientalmente viables obligarían a modificar sustancialmente el PDI ahora evaluado.

En el procedimiento de evaluación de impacto ambiental de las actuaciones complementarias que se desarrollen en la playa de Pineda se incluirá el estudio encargado por el Ayuntamiento de Salou a que se hace referencia en el apartado C.2.5. «Población, salud humana» de esta resolución.

17. La Autoridad Portuaria de Tarragona deberá contar con el informe de compatibilidad con la «Estrategia marina de la demarcación levantino-balear», en las condiciones establecidas en el Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, por el que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas; para todas las infraestructuras y actividades incluidas en el PDI en que sea de aplicación.

18. Una vez aprobado el PDI, los proyectos que componen sus distintas fases deberán someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental de proyectos en los términos establecidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en la redacción dada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre; teniendo en cuenta la delimitación de la zona I de servicio del puerto, vigente en el momento de inicio del trámite de información pública de este proceso de evaluación del PDI.

19. Dado que el almacenamiento de graneles sólidos y líquidos es una actividad potencialmente contaminante del suelo, la Autoridad Portuaria de Tarragona deberá velar por que el concesionario de estas nuevas superficies disponga de las medidas necesarias que eviten dicha contaminación.

20. En relación con los dragados, tanto de proyecto como de mantenimiento, la Autoridad portuaria deberá tener en cuenta la ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental; las Directrices de caracterización del material dragado y su

reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre, aprobadas por la Comisión Interministerial de Estrategias Marinas en 2014 (versión de julio de 2015); la Instrucción Técnica para la gestión ambiental de las extracciones marinas para la obtención de arena, de enero de 2010; y el Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, por el que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas.

21. Respecto al patrimonio cultural, para las actuaciones contempladas en el ámbito marítimo: dragado de fondos en la nueva dársena sur, prolongación del dique de Levante y en su caso, dragado de la zona de la nueva dársena de cruceros, se llevará a cabo una prospección geofísica cuyos resultados serán analizados conjuntamente y en tiempo real por un arqueólogo, que comprobará con algunas inmersiones la naturaleza del fondo y valorará la tipología de las anomalías detectadas en caso de que éstas aparezcan. En el caso de que estas puedan indicar la presencia de un yacimiento, se valorará, junto con el Departamento de Cultura, la intervención arqueológica que se considere adecuada. Para las actuaciones de construcción de un dique retenedor en la playa de Pineda y de un dique sumergido en la playa del Miracle, se llevará a cabo una prospección visual y realización de un sondeo arqueológico para conocer la estratigrafía y poder determinar o no la necesidad de ejecutar una retícula de sondeos.

Para el ámbito terrestre se deberán llevar a cabo las siguientes actuaciones: control arqueológico de los movimientos de tierra en la playa de la Pineda; restitución y adecuación de los restos arqueológicos del yacimiento Vil·la de Cal·lípolis en los términos señalados en el informe de la Dirección General de Patrimonio; y control arqueológico de los movimientos de tierra en las actuaciones de la restauración de los terrenos Prats de Albiranya (LIC) y Red Natura 2000 «Sèquia Major» y Zona Húmeda 14003603 «Playa del Prats de Vila-Seca».

Para la realización de las intervenciones arqueológicas, así como cualquier actuación que se realice sobre bienes del patrimonio cultural será imprescindible la autorización de la Dirección General de Patrimonio Cultural, según dispone la Ley 9/1993, de 30 de septiembre y Decreto 78/2002, de 5 de marzo.

22. En todos los procedimientos preceptivos de evaluación de impacto ambiental de proyectos (ordinaria o simplificada) que se inicien para las actuaciones que componen este PDI y que se han detallado en el apartado A.2.4. «Descripción sintética de la alternativa seleccionada», entre la documentación a aportar para el inicio de dichos procedimientos se incluirá un apartado con una copia de esta resolución y una copia de los informes emitidos por las distintas consejerías de la Generalitat de Cataluña, sus direcciones generales y los ayuntamientos durante el periodo de información pública y de consulta a las administraciones afectadas, de este procedimiento de evaluación ambiental estratégica del PDI de Tarragona.

#### E. Programa de vigilancia ambiental.

El EsAE incluye en su apartado 12 «Descripción de las medidas previstas para el seguimiento y control de los efectos significativos de la aplicación del PDI» una serie de indicadores, una fuente de datos y una periodicidad en la ejecución de controles, para cada uno de los elementos ambientales afectados. De manera que lo que se obtiene de este seguimiento es un registro de la evolución de los indicadores observados, pero no se aporta una valoración posterior.

El objetivo del programa de vigilancia ambiental de este PDI debe incluir el seguimiento de cada elemento ambiental afectado, midiendo su acercamiento o no a los objetivos ambientales de los planes y estrategias que le sean de aplicación, durante todo el periodo de vigencia del PDI. Es decir, se deben seleccionar para cada uno de los elementos ambientales los indicadores cuya medición refleje la consecución del objetivo ambiental que se persigue en el plan o la estrategia que le sea de aplicación. Los indicadores correspondientes que se fijen deberán ser objetivables y cuantificables.

El programa de vigilancia ambiental comprobará periódicamente la evolución del elemento ambiental en cuestión con respecto al objetivo ambiental que se ha marcado

en el plan correspondiente. Los resultados de este programa se reflejarán anualmente en la memoria de sostenibilidad del puerto.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental formula esta declaración ambiental estratégica que, de acuerdo con el artículo 25 de la ley 21/2013, tiene la naturaleza de informe preceptivo y determinante. En ella se presenta una exposición de los hechos que constituyen los principales hitos del procedimiento junto con las determinaciones, medidas y condiciones finales que deben incorporarse al Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Tarragona que finalmente se apruebe.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 25.3 de la Ley de Evaluación Ambiental, y se comunica a «Puertos del Estado» como órgano sustantivo, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

De acuerdo con el artículo 25.4 de la Ley de Evaluación Ambiental, contra la declaración ambiental estratégica no procederá recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía judicial frente a la disposición de carácter general que hubiese aprobado el plan o programa, o bien de los que procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de adopción o aprobación del plan o programa.

Madrid, 19 de enero de 2022.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

#### ANEXO I

#### Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados

Consultados*	Contestaciones a consultas en periodo de información pública
Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental. Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural. Ministerio para la Transición Ecológica.	NO
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Ministerio para la Transición Ecológica.	NO
Subdirección General para la Protección del Mar. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Ministerio para la Transición Ecológica.	NO
Oficina Española del Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica.	SI
Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio para la Transición Ecológica.	SI
Instituto Español de Oceanografía-IEO.	NO
Dirección General de la Marina Mercante. Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima. Ministerio de Fomento.	NO
Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.	NO
Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Secretaría General de Infraestructuras. Ministerio de Fomento.	SI
ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias).	NO
Delegación del Gobierno en Cataluña.	SI
Subdelegación del Gobierno en Tarragona. (Contestaciones del Servicio de Costas de Tarragona, Área de Agricultura y Pesca, Capitanía Marítima y Comandancia de Tarragona de la Guardia Civil).	SI
Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña.	SI
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña.	SI
Agencia Catalana del Agua. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña.	SI
Agencia Catalana de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura. Generalitat de Cataluña.	SI

Consultados*	Contestaciones a consultas en periodo de información pública
Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Generalitat de Cataluña.	NO
Dirección General de Ecosistemas Forestales y Gestión del Medio. Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Generalitat de Cataluña.	NO
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña.	SI
Dirección General de Transporte y Movilidad. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña.	SI
Diputación Provincial de Tarragona.	SI
Ayuntamiento de Canonja.	SI
Ayuntamiento de Salou.	SI
Ayuntamiento de Tarragona.	SI
Ayuntamiento de Vila-Seca.	NO
Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.	NO
Grup d' Estudis i Protecció dels Ecosistemes Catalans (GEPEC).	NO
Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados (IMEDEA-CSIC).	NO
Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA).	NO
Ecologistas en acción-CODA (Confederación Nacional).	NO
Organización Ecologista Oceana.	NO
SEO/BirdLife.	NO

\* La denominación actual de los consultados puede ser distinta de la que tenían en el momento de la consulta.

