

de ganaderos para el transporte de cereal-pienso y forraje deshidratado destinado a la alimentación de la ganadería extensiva en las zonas afectadas por la sequía, inserta en el «Boletín Oficial del Estado» número 130, de 1 de junio de 1999, se procede a subsanarlo mediante la siguiente corrección:

En la página 20806, columna 2.ª, apartado: Tercero.—Condiciones, línea tercera:

Donde dice: «para realizar la operación será de siete días hábiles»; debe decir: «para realizar la operación de transporte de cereal-pienso será de siete días hábiles».

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**12413** *RESOLUCIÓN de 26 de abril de 1999, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Estabilización de las playas situadas a poniente de Cambrils, entre el puerto de Cambrils y la riera de Riudecanyes (Tarragona)», de la Dirección General de Costas.*

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

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la distribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto «Estabilización de las playas situadas a poniente de Cambrils, entre el puerto de Cambrils y la riera de Riudecanyes (Tarragona)» no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente a un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. La Dirección General de Costas remitió, con fecha 24 de julio de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del proyecto para que determinara sobre la necesidad de someterlo al procedimiento antes citado.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a diferentes organismos y asociaciones previsiblemente interesados sobre los efectos ambientales del proyecto. Un resumen del resultado de esta consulta, junto con la descripción del proyecto, figuran en el anexo.

Tras examinar la documentación recibida, esta Dirección General considera que no se prevé, como resultado de la ejecución del proyecto, la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesiten un proceso reglado de evaluación de impacto ambiental para determinar la posibilidad de definir medidas mitigadoras y, en su caso, la naturaleza de tales medidas, al objeto de conseguir impactos no significativos. Todo ello sin perjuicio de que, si se opta por la alternativa consistente en aportar material procedente de la descomposición del granito «saúló», éste se obtenga de yacimientos debidamente autorizados; en el caso de la alternativa que contempla la obtención de arena de yacimientos submarinos, la Dirección General de Costas deberá llevar a cabo, previamente a la extracción del material, los estudios y análisis necesarios para determinar las consecuencias ambientales de dicha explotación.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Estabilización de las playas situadas a poniente de Cambrils, entre el puerto de Cambrils y la riera de Riudecanyes (Tarragona)».

Madrid, 26 de abril de 1999.—La Directora general de Calidad y Evaluación Ambiental, Dolores Carrillo Dorado.

### ANEXO

#### Descripción del proyecto

La construcción del puerto de Cambrils en los años treinta y la prolongación del dique de abrigo, ejecutada a finales de los cincuenta, han supuesto una barrera al transporte de sedimentos en este tramo de costa (el morro del dique de abrigo está situado sobre la batimétrica -7 m, profundidad superior a la activa de máximo transporte longitudinal y transversal), dando lugar a la erosión y regresión de la franja litoral situada a levante del puerto.

Esta situación, unida a la falta de aportes de las rieras y a la invasión arquitectónica y urbanística en la zona activa de playa, ha conducido a un proceso alarmante de retroceso. En 1976 se ejecutó el primer proyecto de recuperación, creándose tómbolos mediante diques exentos, que no consiguió detener el proceso de degradación. En 1985 se llevó a cabo un segundo proyecto de recuperación, que ha resultado ineficaz, habiéndose producido importantes erosiones en el tramo central de las playas concha de bolsillo creadas; concretamente, las playas de El Dorado y La Dorada están equilibradas, con poca arena en los tramos centrales y con la necesidad urgente de proceder a su recuperación integral.

En enero de 1997, la Dirección General de Costas remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen de un proyecto denominado «Obras de regeneración y estabilización del litoral de Tarragona (tramo Puerto de Cambrils-Punta Pixerotha), y del dragado de arenas (zona entre Cambrils y L'Ametlla de Mar), Tarragona». Realizadas las consultas sobre el impacto ambiental de dicho proyecto, las respuestas recibidas pusieron de manifiesto que la zona elegida para la extracción de áridos y el área de regeneración situada en el entorno de la Punta Pixerotha estaban lo suficientemente próximas a las praderas de posidonia oceánica como para que éstas se vieran afectadas por las obras, por lo que la propia Dirección General de Costas desestimó continuar con el proyecto.

La solución propuesta en el presente proyecto, la cual se describe a continuación, descarta el dragado de arenas en la zona considerada en el anterior proyecto (entre Cambrils y L'Ametlla de Mar), así como la regeneración del entorno de la Punta Pixerotha, no construyéndose ningún nuevo dique exento ni espigón perpendicular a la costa. Únicamente, se recolocan y refuerzan los espigones existentes, y se sitúa el escollero de protección en el trasdós de la playa y de las zonas a proteger junto a la costa.

Esta solución se basa en la gestión integral de la costa y en la recuperación de la misma hacia el interior, protegiendo esta débil franja con un retranqueo con respecto al estado actual de más de 50 metros en la primera concha (playa de El Dorado), y de escasos metros en la segunda (playa de La Dorada), permitiendo garantizar un ancho mínimo de playa de más de 30 metros y situando el paseo marítimo en zonas actualmente ocupadas por suelo agrícola. Los conocimientos actuales de ingeniería de costas, que no se tenían cuando se llevaron a cabo los anteriores proyectos, garantizan la estabilidad de las citadas playas con los retranqueos descritos, sin necesidad de nuevos espigones.

La playa de El Dorado queda protegida por dos diques exentos, de 150 metros al noroeste y 210 metros al suroeste, que permiten un ancho de tómbolo mínimo de 30 metros a levante y 50 metros a poniente, mostrando en su tramo central una anchura mínima de 30 metros; la línea de costa creada alcanza una longitud de más de 500 metros. La playa de La Dorada resulta protegida por dos diques exentos de 200 y 220 metros, que dan lugar a sendos tómbolos de 30 y 50 metros de ancho, respectivamente. En este caso la anchura mínima es de 40 metros, y la longitud de la playa creada de 550 metros.

El aporte de material arenoso necesario para llevar a cabo la actuación se estima en unos 200.000 metros cúbicos. El perfil de playa, en ambos casos, se aleja de las praderas de posidonia oceánica, quedando encerrado en las conchas; la máxima profundidad a la que se verterá la arena es 0,5 metros. Los cálculos efectuados para distintos niveles de olas activas y el análisis extremal de oleaje que figuran en el proyecto indican que el inicio de averías se produce con tormentas de duración superior a catorce horas, relativamente poco probables con períodos de retorno superiores a cien años, por lo que cabe calificar a estas playas como estables.

Para la obtención de los materiales necesarios para la regeneración de las playas se consideran dos alternativas: Arenas procedentes de yacimientos terrestres, originadas por la descomposición del granito «saúló» y arenas del fondo marino.

En el entorno de la zona de actuación, en un radio de unos 20 kilómetros, se han localizado cuatro posibles puntos de extracción para la obtención de «saúló». Este material ya ha sido utilizado en la regeneración de la playa de Altafulla; el D<sub>50</sub> de una mezcla representativa de este material

es 0,92 milímetros. Respecto a las posibilidades de obtención de arena del fondo marino, se conocen yacimientos próximos a la zona del proyecto con volúmenes de extracción superiores a 1.500.000 metros cúbicos y un  $D_{50}$  de 0,42 milímetros. Por lo que se refiere a la presencia de finos en estos materiales, el caso más desfavorable es el del «sauló», con un contenido aproximado del 7 por 100, lo cual, dado el volumen a aportar, la longitud del frente de costa y la distancia a las praderas de posidonia oceánica, hace que los efectos sobre éstas sean poco significativos.

### Consultas realizadas

#### Organismos y asociaciones consultadas:

Departament de Medi Ambient (Generalitat de Catalunya); Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (Generalitat de Catalunya); Ayuntamiento de Cambrils; Departamento de Ecología (Universidad de Barcelona); Fundación Eco Mediterránea; Depana.

A continuación se resume el contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas:

Departament de Medi Ambient (Generalitat de Catalunya): Indica que debe garantizarse la total protección de las praderas de posidonia oceánica. Informa de que la zona correspondiente a la desembocadura de la riera de Riudecanyes está incluida en el inventario de zonas húmedas, las cuales están destinadas a actuaciones de recuperación y conservación, por lo que cualquier actuación que se realice en su entorno ha de tener en cuenta la importancia de esta zona húmeda y los impactos que sobre ella puede generar.

Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (Generalitat de Catalunya): Sugiere que las extracciones de arena de fondos marinos no incidan negativamente en el sector pesquero ni en las praderas de fanerógamas marinas. Señala la conveniencia de cartografiar las praderas de fanerógamas próximas a la zona de actuación, y de realizar un seguimiento de su evolución.

Ayuntamiento de Cambrils: Manifiesta su apoyo a la ejecución del proyecto.

Departamento de Ecología (Universidad de Barcelona): Afirma que, al no estar definida la zona de préstamo, no es posible hacer una correcta valoración del impacto de la extracción. Echa en falta algún análisis de riesgo para evaluar la estabilidad de la futura playa, de la cual dependerá la incidencia del proyecto sobre las praderas de posidonia oceánica próximas a la playa.

**12414** *RESOLUCIÓN de 10 de mayo de 1999, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Autopista del Atlántico. Tramo: Enlace de Rebullón-frontera portuguesa» (provincia de Pontevedra), de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 13 de diciembre de 1994, a la antigua Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, la Memoria-resumen del estudio informativo de la «Autopista del Atlántico. Tramo: Puxeiros-frontera portuguesa», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 7 de marzo de 1995, dicha Dirección General dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

Con fecha 11 de marzo de 1996, la Dirección General de Carreteras rectificó la Orden de Estudio inicial, resolviendo que el Estudio Informativo de fecha 5 de agosto de 1994 pasase a denominarse «Autopista del Atlántico. Tramo: Enlace de Rebullón-Frontera portuguesa», estableciendo así su origen en el enlace de Rebullón en lugar de en Puxeiros.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio, que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 14 de febrero de 1998, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 13 de agosto de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo «Autopista del Atlántico. Tramo: Enlace de Rebullón-frontera portuguesa» (Pontevedra).

### Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, y completado el análisis con la visita a la zona de proyecto, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental considera que la alternativa 3 del estudio informativo de la «Autopista del Atlántico. Tramo: Enlace de Rebullón-frontera portuguesa», puede ser ambientalmente viable, si se cumple lo establecido en el estudio de impacto ambiental y, además, las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado: El trazado de la alternativa propuesta, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, deberá adaptarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

Con objeto de minimizar los impactos producidos por el trazado sobre los cursos de agua se realizará lo siguiente:

En la zona de cruce del río Pereiras (punto kilométrico 5,300), para no desviar su curso, se modificará el trazado cruzando el cauce por medio de una obra de fábrica.

Entre los puntos kilométricos 6,500 y 7,100, aproximadamente, la traza discurre superpuesta al Regato das Laxes. Por ello se proyectará el trazado de la autopista de manera que no haya que desviar el cauce de dicho regato; el cruce con el mismo se realizará por medio de un viaducto que se diseñará para que sirva como paso para la fauna. También se dispondrá una balsa de decantación para depurar las aguas recogidas de las cunetas de la carretera.

Con objeto de minimizar la afección al río Miñoteira (punto kilométrico 11,600) y el efecto barrera para la fauna se desplazará el área de servicio proyectada en esta zona preferentemente hacia el norte, y se acondicionará la obra de fábrica de cruce sobre el río como paso de fauna, sin perjuicio de lo indicado más adelante para minimizar la afección a la llanura de inundación del río Louro.

Con objeto de minimizar la afección al río Penedo y a su vegetación de ribera y facilitar el tránsito de la fauna en el cruce de la autopista sobre el mismo (punto kilométrico 13,275 aproximadamente) se dispondrá un viaducto, cuyas características, altura sobre el cauce, distancia de los estribos, etc., se diseñarán con dicho objeto.

Entre los puntos kilométricos 14,000 y 14,500 aproximadamente, con objeto de minimizar la afección al río San Simón, que discurre muy próximo al trazado, y evitar la modificación de su cauce, se desplazará la traza hacia el oeste de forma que cruce lo más perpendicularmente posible dicho curso de agua, disponiéndose un viaducto que se acondicionará como paso