

DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE TERRITORIO Y SOSTENIBILIDAD

RESOLUCIÓN TES/1097/2021, de 15 de abril, de declaración de impacto ambiental del Proyecto de ejecución transformación en doble circuito de la línea de transporte de energía eléctrica en 220 kV Mangraners - Juneda - L'Espluga - Montblanc - Penedès - Begues (Lleida, Tarragona y Barcelona), promovido por Red Eléctrica de España, SAU-REE y tramitado por el Departamento de Empresa y Conocimiento (exp. OAA20210001).

—1 Antecedentes

El mes de diciembre de 2007, la empresa Red Eléctrica de España, SAU-REE entró en el registro del Departamento de Territorio y Sostenibilidad el documento inicial del Proyecto de transformación en doble circuito de la línea de transporte de energía eléctrica en 220 kV Mangraners - Juneda - L'Espluga - Montblanc - Penedès - Begues (Lleida, Tarragona y Barcelona), promovido por Red Eléctrica de España, SAU-REE y tramitado por el Departamento de Empresa y Conocimiento (exp. OAA20210001).

Esta actuación estaba incluida en la Planificación de los sectores de electricidad y gas 2008 - 2016. No obstante, la aprobación del Real decreto ley 13/2012, de 30 de marzo, supuso la suspensión de la ejecución de la Planificación de los Sectores de la electricidad y gas 2008 - 2016, de manera que la tramitación del Proyecto se vio interrumpida y el Proyecto no se desarrolló.

Posteriormente, se aprobó la nueva planificación 2016 - 2020 en el ámbito estatal y el PECAC 2020, donde constaba esta instalación, en los mismos términos y alcance que en la planificación anterior. Así, se reinició la tramitación, con la presentación de un nuevo Proyecto de ejecución y el correspondiente EIA, aprovechando en la medida de lo posible los pasos dados en los años 2007 a 2012.

El mes de julio de 2010, se presentó el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto ante el órgano sustantivo para iniciar el procedimiento de evaluación ambiental.

En el año 2011 se presentó una adenda en que se modificaba el trazado, vistos los resultados obtenidos en las consultas previas, concretamente en el término municipal de Montblanc.

El año 2012, el EIA se sometió a información pública de manera conjunta con el anteproyecto, el Proyecto de ejecución y la adenda del Proyecto (DOGC de 17 de febrero de 2012 y BOE de 21 de febrero de 2012).

En fecha 6 de octubre de 2020, entraron en el Servicio de Proyectos de la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural la memoria, el estudio de impacto ambiental y otros documentos del Proyecto de ejecución transformación en doble circuito de la línea de transporte de energía eléctrica en 220 kV Mangraners - Juneda - L'Espluga - Montblanc - Penedès - Begues.

—2 Marco normativo

El Departamento de Empresa y Conocimiento envió al Departamento de Territorio y Sostenibilidad el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del Proyecto, una copia de las alegaciones recibidas en el trámite de información pública y la solicitud de DÍA en aplicación del artículo 35 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, modificado por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Las actuaciones planteadas en el Proyecto están incluidas en el supuesto recogido en el anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en el Grupo 9, apartado a, punto 6º Líneas para la transmisión de energía eléctrica cuyo trazado afecte a los espacios naturales considerados en este artículo con una longitud superior a 3 km, excluidas las que atraviesan zonas urbanizadas.

—3 Descripción del Proyecto y del estudio de impacto ambiental

CVE-DOGC-B-21109049-2021

El EIA del Proyecto "Transformación en doble circuito de la L/220 kV Mangraners - Juneda - L'Espluga - Montblanc - Penedès - Begues" ha sido elaborado por la empresa Consulnima y firmado por las señoras Ágata Puente Rubio, Isabel de Lucas Martín, Viriginia Villa Jiménez, Luisa López Martos, Ana Villalobos Salguero, y por los señores Adrián Sanz Wallace y Javier Quirós Fernández.

Se proyecta la transformación del antiguo eje eléctrico de simple circuito en 220 kV Lleida - Barcelona para una línea de transporte de energía eléctrica de doble circuito en 220 kV Mangraners - Juneda - L'Espluga - Montblanc - Penedès - Begues para las provincias de Lleida, Tarragona y Barcelona. La nueva línea eléctrica tendrá una longitud aproximada de 117,5 km y usará, en la medida de lo posible, el mismo trazado hasta la subestación Begues.

Esta línea eléctrica está incluida en el documento "Planificación Energética. Plan de Desarrollo de la red de Transporte de Energía Eléctrica 2015-2020", aprobado por el Acuerdo del Consejo de Ministros del 16 de octubre de 2015.

El Proyecto presentado incluye el desmantelamiento de la línea actual, consistente en desmontar 412 apoyos, que van desde el apoyo 7 del tramo Mangraners - Juneda 220 kV, en el término municipal de Lleida, hasta el apoyo 428 de esta línea, en el tramo Penedès - Viladecans 220 kV del término municipal de Olesa de Bonesvalls. La longitud de este tramo es de 107,611 m.

El desmontaje se ejecutará en cuatro fases:

- Montaje de protecciones mecánicas para cruces.
- Desmontaje del cable de tierra.
- Desmontaje de las fases del circuito.
- Desmontaje de apoyos, demolición de fundamentos y reposición de pavimento urbano, si fuera necesario, y de los cultivos o hábitats en los que estos apoyos se sitúan, excepto en el caso de que un apoyo de la nueva instalación se ubique en el mismo lugar

La construcción de la nueva línea en 220 kV Mangraners - Juneda - L'Espluga - Montblanc - Penedès - Begues constará de nuevos apoyos que permitirán configurar un doble circuito con dos conductores por fase. El tramo de la línea actual a sustituir está situado entre el apoyo T6, próximo a la subestación de Mangraners, y el apoyo 428 de la línea. La longitud de este tramo se incrementará para las variantes desarrolladas para evitar las proximidades de las zonas urbanas y para la entrada a la subestación Begues.

Durante la construcción de la nueva línea se llevarán a cabo las actuaciones siguientes:

- Apertura de caminos de acceso.
- Excavación y hormigonado de los fundamentos de apoyo.
- Retirada de tierras y materiales de la obra civil.
- Acaparamiento de material de los apoyos.
- Armado e izado de apoyos.
- Poda de arbolado.
- Acaparamiento de los conductores, cables de tierra y cadenas de aisladores.
- Tendido de conductores y cables de tierra.
- Ejecución de tomas de tierra
- Regulado de la tensión, grapado y, si procede, instalación de salvapájaros.
- Eliminación de materiales y rehabilitación de daños.

El nuevo diseño permite reducir aproximadamente un 25 % el número de apoyos con respecto a la línea actual, por lo cual se reducirá el impacto sobre el territorio. Esta actuación permitirá también reducir las pérdidas de red en el conjunto del sistema.

El EIA incorpora 10 anexos correspondientes a un análisis de la legislación existente, un inventario ambiental inicial, un inventario ambiental de detalle, un estudio de la afectación en el paisaje, un estudio de la afectación en la XN2000, un estudio de cambio climático, un estudio sobre el patrimonio cultural, un estudio de campos electromagnéticos en la línea Mangraners - L'Espluga - Begues 220 kV, una memoria del Proyecto en ejecución

CVE-DOGC-B-21109049-2021

y estudio de gestión de residuos, y un Plan de prevención de incendios.

Alternativas

El estudio de impacto ambiental descarta la alternativa 0, o de no ejecución del Proyecto, porque, si bien no tiene ninguna afectación directa sobre el medio ambiente, supondría el incumplimiento de la planificación energética e iría en contra de los principios de optimización del sistema eléctrico nacional y catalán. Además, se mantendrían los problemas técnicos, económicos y sociales existentes.

Las alternativas o variantes definidas a continuación se han determinado tomando en consideración la necesidad de mantener y usar cada una de las subestaciones existentes a lo largo del trazado actual y el aprovechamiento del trazado de la línea lo máximo posible desde su salida de Mangraners hasta su desvío, en el término municipal de Olesa de Bonesvalls, para la entrada en la subestación de Begues, donde finaliza.

De acuerdo con esto, se ha dividido el trazado en cinco tramos, y estos se han subdividido en subtramos, en función de las circunstancias o características del territorio y del diseño del trazado definido. Los subtramos estudiados y seleccionados son:

| Análisis de alternativas: Tramos de estudio | | | | | |
|--|------------------------|--|---|---------------------|---|
| Subtramo | Apoyos actuales | Nombre alternativa/variante | Término municipal | Longitud (m) | |
| TRAMO MANGRANERS-JUNEDA | | | | | |
| MJ1 | T1 - T6 | Mismo trazado que línea actual | Lleida | 1.267 | v |
| MJ2A | T6 - T36 | Mismo trazado que línea actual | Lleida | 7.936 | |
| MJ2B | T6 - T36 | Alternativa Lleida (sur de la carretera N-204) | Lleida | 8.336 | |
| MJ2C | T6 - T36 | Alternativa Lleida (sur) | Lleida | 10.299 | v |
| MJ2D | T6 - T36 | Alternativa Lleida (norte) | Lleida | 10.203 | |
| MJ3 | T36 - T54 | Mismo trazado que línea actual | Torregrossa-Juneda | 4.371 | v |
| MJ4A | T54 - T60 | Mismo trazado que línea actual | Juneda | 1.919 | |
| MJ4B | T54 - T60 | Variante Juneda | Juneda | 2.024 | v |
| MJ5 | T60 - T65 | Mismo trazado que línea actual | Juneda | 1.039 | v |
| TRAMO JUNEDA-LA ESPLUGA | | | | | |
| JE1 | T65 - T75 | Mismo trazado que línea actual | les Borges Blanques | 2.595 | v |
| JE2A | T75 - T89 | Mismo trazado que línea actual | les Borges Blanques | 3.827 | |
| JE2B | T75 - T89 | Variante Les Borges Blanques | les Borges Blanques | 4.344 | v |
| JE3 | T89 - T158 | Mismo trazado que línea actual | les Borges Blanques - l'Espluga de Francolí | 19.679 | v |

CVE-DOGC-B-21109049-2021

| | | | | | |
|----------------------------|----------------|--|--------------------------------------|-------|---|
| JE4A | T158 - T167 | Mismo trazado que línea actual | l'Espluga de Francolí | 1.545 | |
| JE4B | T158 - T167 | Variante L'Espluga de Francolí 2 | l'Espluga de Francolí | 1.590 | v |
| JE5 | T167 - T170 | Mismo trazado que línea actual | l'Espluga de Francolí | 1.484 | |
| TRAMO LA ESPLUGA-MONTBLANC | | | | | |
| EM1 | T170 - T172 | Mismo trazado que línea actual | l'Espluga de Francolí | 682 | v |
| TRAMO MONTBLANC-PENEDÈS | | | | | |
| MP1A | T172 - T186 | Mismo trazado que línea actual | Montblanc | 3.256 | |
| MP1B | T172 - T186 | Variante Montblanc | Montblanc | 3.353 | v |
| MP2 | T186 - T199 | Mismo trazado que línea actual | Montblanc | 3.342 | v |
| MP3A | T199 - T214 | Mismo trazado que línea actual | Barberà de la Conca | 4.605 | |
| MP3B | T199 - T214 | Variante Barberà de la Conca | Barberà de la Conca | 4.703 | v |
| MP4 | T214 - T218 | Mismo trazado que línea actual | Cabra del Camp | 1.041 | v |
| MP5A | T218 - T226 | Mismo trazado que línea actual | Cabra del Camp | 1.785 | |
| MP5B | T218 - T226 | Variante de Cabra del Camp I | Cabra del Camp | 1.940 | v |
| MP6 | T226 - T231 | Mismo trazado que línea actual | Cabra del Camp | 1.238 | v |
| MP7A | T231 - T244 | Mismo trazado que línea actual | Cabra del Camp | 2.847 | |
| MP7B | T231 - T244 | Variante de Cabra del Camp II | Cabra del Camp | 3.036 | v |
| TRAMO MANGRANERS-JUNEDA | | | | | |
| MP8 | T244 - T254 | Mismo trazado que línea actual | Cabra del Camp - el Pont d'Armentera | 2.376 | v |
| MP9A | T254 - T278 | Mismo trazado que línea actual | Aiguamúrcia | 5.680 | |
| MP9B | T254 - T278 | Alternativa Aiguamúrcia (Mas d'en Parés) | Aiguamúrcia | 6.455 | |
| MP9C | T254 - | Alternativa Aiguamúrcia (Les Pobles) | Aiguamúrcia | 6.017 | |

CVE-DOGC-B-21109049-2021

| | | | | | |
|---|-------------|---|---|-------|---|
| | T278 | | | | |
| MP9D | T254 - T278 | Alternativa Aiguamúrcia (sur) | Aiguamúrcia | 6.835 | |
| MP9E | T254 - T278 | Alternativa Aiguamúrcia (norte) | Aiguamúrcia | 6.495 | v |
| MP10 | T278 - T293 | Mismo trazado que línea actual | Aiguamúrcia | 3.179 | v |
| MP11A | T293 - T305 | Mismo trazado que línea actual | Aiguamúrcia | 2.672 | |
| MP11B | T293 - T305 | Variante el Pla del Manlleu | Aiguamúrcia | 2.755 | v |
| MP12 | T305 - T344 | Mismo trazado que línea actual | Sant Martí Sarroca | 9.839 | v |
| MP13 | T344 - T374 | Mismo trazado que línea actual (hay una pequeña variante en t. m. Pacs del Penedès) | Pacs del Penedès -les Cabanyes | 9.918 | v |
| TRAMO PENEDÈS-BEGUES | | | | | |
| PB1 | T374 - T383 | Mismo trazado que línea actual | Vilafranca del Penedès | 1.854 | v |
| PB2A | T383 - T394 | Mismo trazado que línea actual | Olérdola - Sant Cugat Sesgarrigues | 2.363 | |
| PB2B | T383 - T394 | Variante Olérdola | Olérdola - Sant Cugat Sesgarrigues | 2.629 | v |
| PB3 | T394 - T402 | Mismo trazado que línea actual | Sant Cugat Sesgarrigues - Avinyonet del Penedès | 1.649 | v |
| PB4A | T402 - T408 | Mismo trazado que línea actual | Avinyonet del Penedès | 1.210 | |
| PB4B | T402 - T408 | Variante Avinyonet del Penedès | Avinyonet del Penedès | 1.244 | v |
| PB5 | T408 - T428 | Mismo trazado que línea actual | Avinyonet del Penedès - Olesa de Bonesvalls | 6.267 | v |
| PB6A | T428 - SE | Alternativa Begues (sur) | Olesa de Bonesvalls - Begues | 4.050 | v |
| PB6B | T428 - SE | Alternativa Begues (norte) | Olesa de Bonesvalls - Vallirana | 5.079 | |
| v = Alternativa de trazado seleccionada de cada subtramo de la línea actual estudiada | | | | | |

Para el estudio de trazados alternativos se ha tenido en cuenta la presencia de núcleos urbanos o viviendas aisladas. En cada una de estas situaciones las desviaciones de la nueva traza con respecto a la actual están relacionadas con las dimensiones de la localidad a evitar o la distancia libre entre estas y la línea, de manera que en algunos casos pueden ser de escasa entidad (desplazamiento de una, dos o tres torres). También se han tenido en cuenta condicionantes técnicos y legales, como son las distancias reglamentarias que ha de

mantener la línea con otras infraestructuras (autopistas, carreteras, ferrocarril / AVE, etc.).

Las alternativas seleccionadas para mejorar las condiciones actuales han sido identificadas en la última columna de la tabla anterior con el símbolo (✓).

De los subtramos estudiados, se destacan tres donde el nuevo trazado se desvía considerablemente del actual, lo que comporta mayor longitud de la traza seleccionada a causa de diferentes factores condicionantes.

Subtramo Torre 6 en Torre 36: alternativa seleccionada MJ2C

En este tramo se proponen alternativas de trazado para evitar la afectación directa al espacio natural protegido incluido en la red Natura 2000 (XN2000) y PEIN Secans de Mas de Melons - Alfés y minimizar la potencial afección al desarrollo urbanístico previsto por el Ayuntamiento de Lleida en la zona de Torre Blanca.

La alternativa escogida en este subtramo es la MJ2-C, dado que, a pesar de tener mayor longitud, evita o minimiza prácticamente todas las posibles afecciones indicadas anteriormente. Además, discurre por campos de cultivo, de manera que no afecta a la vegetación natural y su visibilidad es inferior a la de las otras dos.

Subtramo Torre 254 en Torre 278: alternativa seleccionada MP9E

En este subtramo se estudian alternativas al trazado actual debido a la proximidad de la línea actual con el término municipal de Aiguamúrcia y a otros condicionantes básicos, como la distancia a la población, la compatibilidad con el planeamiento urbano y la afección a viñas o a hábitats de interés comunitario. Por todo ello se han descartado las alternativas propuestas de la MP9A a la MP9D.

La alternativa escogida es MP9E, que ofrece mejor valoración global, a pesar de afectar a un espacio protegido. Esta alternativa incrementa las distancias respecto a las viviendas de la urbanización Mas d'en Parés, no supone ninguna incompatibilidad con el planeamiento urbanístico y se mantiene en un entorno próximo al corredor de líneas eléctricas actuales, sin generar un nuevo corredor al sur de Les Pobles.

El trazado de MP9E cruza terrenos pertenecientes al extremo meridional del espacio PEIN y de la red Natura 2000, denominado Sistema Prelitoral Central, aunque, tal como se ha comprobado en visita de campo, en esta zona el uso predominante del terreno es agrícola, porque principalmente hay parcelas de almendros, de manera que la apertura de calle no produciría graves afecciones con respecto a la vegetación.

Subtramo Torre 428 a SE Begues: alternativa seleccionada PB6A

El territorio en este tramo reúne una serie de condicionantes que reducen las opciones viables y el número de alternativas posibles. Por una parte, la posición de entrada de la línea Mangraners - Juneda - L'Espluga - Montblanc - Penedès - Begues en la subestación de Begues está establecida por la parte más al sur de su lado este, el lado contrario por el cual se llega desde el Penedès. Por la otra, a la subestación llegan dos líneas de 220 kV desde el norte y dos de 400 kV desde el oeste, de forma que es necesaria una consideración conjunta con el Proyecto de variante urbana de Begues y tener en cuenta la existencia de canteras en explotación, el espacio perteneciente a la red Natura 2000 Sierras de litoral central / Montañas del Ordal y la urbanización Begues Park, entre otros.

En el último subtramo de la línea, la traza se desvía unos 45º al NE con respecto a la traza de la línea actual, que continúa hasta Viladecans atravesando el núcleo urbano de Begues, para emprender su entrada en la subestación eléctrica de Begues, situada en los términos municipales de Vallirana y Begues. Por todo ello, se plantean dos alternativas de trazado:

La alternativa sur (PB6A) evita el cruce de todas las líneas que entran desde el norte y ha de atravesar únicamente una línea de doble circuito de 400 kV, que la une con las subestaciones de Rubí y Garraf y que accede desde el sureste para entrar en la subestación desde el oeste. La consideración conjunta de este Proyecto y el de la variante urbana de Begues (con la cual este Proyecto se coordina) ha propiciado el planteamiento de esta alternativa, que permite prolongar esta entrada a la SE Begues hacia el este de manera que, a la vez, sirva para continuar la variante de la L220 kV Penedès - Viladecans de la zona urbana.

La alternativa norte (PB6B) hace el cruce con las 3 líneas de doble circuito que entran en la SE Begues por esta zona, por debajo de las mismas en dos aperturas, y gira posteriormente 180º, rodeando por el norte y el este

CVE-DOGC-B-21109049-2021

la subestación Begues para poder entrar en la posición asignada a la subestación, lo que hace necesario cruzar por debajo de las tres líneas de 220 kV existentes con una configuración en pórticos que supondría una mayor superficie de ocupación.

Según los condicionantes estudiados, tanto ambientales como técnicos, la solución adoptada en el Proyecto final es la alternativa PB6-A, dado que sus afectaciones en términos generales son inferiores, principalmente por afectar a una longitud y superficie menores. Además, transcurre integrada en el corredor de infraestructuras sin afectar a nuevas zonas.

La distancia a las viviendas más próximas es superior en esta alternativa.

Con respecto al riesgo de colisión para la avifauna, en esta zona hay que destacar la presencia del águila perdicera. PB6B discurre en su primer tramo por la zona de umbría, por lo cual presentaría menos riesgo para los ejemplares de esta especie, pero en su tramo final, cuando debe rodearse y disponer cruzando los circuitos de 220 kV que entran a la SE Begues por el este, el trazado debe cruzar por los alrededores de la zona de nidificación, de manera que el riesgo es sensiblemente superior al de la otra opción, la PB6-A, ya que esta, aunque discurre por la zona de solana, se localiza en toda su longitud en el interior del pasillo de líneas eléctricas ya existentes, por lo cual queda apantallada por estas. En todo caso, para minimizar al máximo el riesgo que implica la implantación de la nueva línea, se tendrán en cuenta unas medidas correctoras específicas para incrementar su visibilidad y minimizar el riesgo. El Proyecto prevé medidas especiales anticolidión, que serán consensuadas con la administración ambiental, y se implantarán en aquellos tramos que, a causa del cruce con las otras líneas, queden a una altura tal que suponga mayor riesgo.

—4 Resumen del proceso de evaluación

4.1 Fase de información pública y consultas sobre el estudio de impacto ambiental

En fecha 5 de octubre de 2020, el órgano sustantivo dio traslado del resultado del trámite de información pública en forma de informe, que concluye que se ha seguido el procedimiento según las indicaciones establecidas en el RD 1955/2000, de 1 de diciembre, por el cual se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico y en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, y considera que queda excluido el tramo comprendido entre los apoyos T202 a T223 (6,494 km) en el término de Aiguamúrcia, que quedará pendiente de la presentación de un estudio específico de avifauna (águila perdicera) por parte de la peticionaria y de la posterior valoración de impacto ambiental de la línea en este tramo por parte de la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural y la Oficina Territorial de Acción y Evaluación Ambiental en Tarragona.

El director general de Energía, Seguridad Industrial y Seguridad Minera emitió el informe y dio traslado del expediente al órgano ambiental, de acuerdo con lo que dispone el capítulo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Durante la fase de consultas del estudio de impacto ambiental se ha recibido respuesta de los organismos siguientes:

La Oficina Catalana de Cambio Climático informa de que el Proyecto da pleno cumplimiento a las determinaciones de la Ley 16/2017, de 1 de agosto, de cambio climático.

El Servicio de Prevención y Control de la Contaminación Acústica y Lumínica informa, sobre el vector acústico, que se da conformidad al estudio presentado, donde figura que no hay afectación del efecto corona en los receptores sensibles próximos. Sin embargo, durante la fase de obras, la actividad debe establecer el horario de trabajo durante la construcción de la obra en torno a las zonas urbanizadas como máximo de las 08 h a las 20 h. El parque de maquinaria debe ubicarse lo más alejado posible de las zonas habitadas. Hay que ajustar la emisión sonora de la maquinaria a las prescripciones que establece la Directiva 2000/14, que regula las emisiones sonoras en el entorno producidas por las máquinas de uso al aire libre, y a las normas complementarias. La normativa aplicable para una actividad está en el anexo 3 de la Ley 16/2002, y no en el anexo A de la Ley 16/2002.

Con respecto al vector luz, el ámbito del Proyecto está entre zonas de protección máxima (E1), zonas de alta protección (E2) y zonas de protección moderada (E3). Así, en caso de que haya iluminación exterior en las fases de construcción o explotación, hay que cumplir el Decreto 190/2015, de 25 de agosto, de despliegue de la Ley 6/2001, de 31 de mayo, de ordenación ambiental del alumbrado para la protección del medio nocturno.

El Servicio de Fauna y Flora indica que, de acuerdo con la documentación presentada, los informes emitidos en fecha 12 de noviembre de 2018 y 1 de febrero de 2019 siguen vigentes.

CVE-DOGC-B-21109049-2021

En ambos informes se indica que la línea eléctrica existente atraviesa varios espacios protegidos y espacios vitales de varias especies amenazadas, como el águila perdicera (*Aquila fasciata*) y el alcaudón chico (*Lanius minor*). Con el fin de minimizar la afectación en estas especies y espacios, el Proyecto prevé modificar el trazado existente en diferentes puntos. En el caso del alcaudón chico, el desvío propuesto entre el apoyo T6 y T37 es lo bastante generoso para excluir totalmente la línea del espacio protegido donde sobrevive el único núcleo poblacional de esta especie en la península Ibérica. Sin embargo, el nuevo trazado pasa entre el área ocupada actualmente al norte y la antigua área de presencia potencial en el sur, cuyo plan de recuperación correspondiente ha de procurar que sea recolonizable.

Dado que el nuevo trazado proyectado atraviesa el área de conexión entre ambos sectores, hay que dotar de salvapájaros el tramo afectado entre los apoyos T-6 y T-42 del nuevo trazado. Además, esta zona hace de conexión entre núcleos de otros pájaros estépicos, cosa que, junto con el hecho del riesgo que supone la frecuencia de nieblas, implica una situación de riesgo que con los salvapájaros se puede reducir.

Con respecto al águila perdicera, la línea atraviesa una buena parte del país donde esta es más abundante y afecta directamente a una zona de dispersión juvenil y ocho espacios vitales de parejas reproductoras. En este caso, a diferencia del caso del alcaudón chico, los desvíos obedecen a otras motivaciones, especialmente a la necesidad de separar algunos tramos de las áreas urbanas o infraestructuras que atraviesan, dándose algunos casos en que los nuevos trazados propuestos se acercan más a las áreas críticas del águila perdicera que el trazado actual, afectando incluso a espacios protegidos incluidos en la XN2000.

El Servicio de Fauna y Flora identifica 4 nuevos tramos con más afectación sobre la fauna, y en concreto sobre el águila perdicera, como el tramo 1 del Coll de Cabra del Camp (T161-T182), el tramo 2 de Mas d'en Parés en el Pont d'Armentera (T202-T216), el tramo 3 de Les Gunyoles en Avinyonet (T298-T301) y el tramo 4 del Montau en Olesa-Begues (T315-T326).

Estos cambios, a pesar de considerarse negativos, se asumen dando por sentado que existen condicionantes técnicos derivados de la normativa vigente en la materia que los hacen inevitables, o porque se ha escogido la alternativa con menor impacto en el caso del tramo 2.

Con respecto al tramo 4, la nueva línea propuesta supone un incremento del número de líneas existentes, lo que se considera incompatible con la conservación del águila perdicera. Además, se indica que está sobre la mesa el Proyecto de desvío de un tramo de esta misma línea eléctrica (que justo queda fuera de este proyecto) a su paso por Begues. El impacto de este otro Proyecto sería un impacto añadido al que aquí estamos informando si el tramo que se quiere desviar por fuera del núcleo urbano de Begues se desplazara hacia el norte, haciéndolo pasar por dentro del mismo espacio protegido y del espacio vital de las águilas. A no ser que se decida soterrar este tramo urbano, la única solución que queda para evitar el impacto de una o dos nuevas líneas es que el nuevo tramo, que de acuerdo con este Proyecto se quiere construir hasta la subestación de Begues siguiendo la alternativa PB6A, no se separe de la línea antigua en el apoyo T315, sino que mantenga el desdoblamiento hasta la altura del Puig Saiada (apoyo T323), incorporando además dentro de este tramo la compactación de la línea de 220 kV Begues - Castellet que pasa por la solana del Montau, como mínimo desde el apoyo T317 (lo más racional sería hacerlo desde el apoyo T315). La separación del tramo compactado de 3 circuitos se haría en el apoyo T323, desde donde el tramo de la línea Mangraners - Begues se dirigiría a la subestación de Begues; el tramo de la línea Begues - Castellet enlazaría con el apoyo 85 del Pla dels Cirerers; y el tramo de la línea Penedès - Viladecans a desviar del núcleo urbano de Begues entroncaría con la línea Collblanc2 - Begues hasta la altura del Sotarro, donde lo abandonaría en forma de línea de un solo circuito hasta la altura del Puig de Can Grau (apoyo 457), donde volvería a recuperar la traza actual en dirección Viladecans. Esta propuesta fue evaluada en una visita conjunta in situ con REE en fecha de 11 de diciembre de 2017, y se consideró técnicamente factible.

Finalmente, se determina ampliar la propuesta de señalización en toda la zona de protección definida en la Resolución MAH/3627/2010, es decir, que hay que dotar de salvapájaros catadrióticos (o equivalentes cruces de carreteras y trenes) todo el tramo de línea que atraviesa el área entre Les Borges Blanques y Begues, concretamente el tramo que va del apoyo T-73 al T-326.

—5 Fase de análisis técnico del expediente: evaluación de los efectos ambientales del Proyecto.

5.1 Valoración de los impactos ambientales

Impactos sobre la población y la salud humana

De acuerdo con el EIA, el Proyecto no supone ninguna afectación que pueda vincularse a un incremento del riesgo sobre la salud de las personas.

CVE-DOGC-B-21109049-2021

La modificación del actual trazado en diferentes puntos debe llevarse a cabo teniendo en cuenta, entre otros, la proximidad a núcleos urbanos, viviendas e infraestructuras, de manera que se aleja de estos.

El Proyecto se ha compatibilizado con la posibilidad de ejecutar una variante aérea de la línea en 220 kV Penedès - Viladecans en el ámbito de la zona urbana de Begues para minimizar el impacto de ambos proyectos.

El EIA incorpora un estudio de campos electromagnéticos generados por la futura línea de doble circuito Mangraners - L'Espluga - Begues 220 kV. Este concluye que la futura línea no excede los límites marcados por la UE. Hay que tener en cuenta que el impacto de campos eléctricos y magnéticos existe a consecuencia de la línea actual.

Impactos sobre las comunidades biológicas, hábitats y espacios naturales protegidos

El EIA se centra en el análisis de la avifauna, ya que es el grupo más afectado por los proyectos de líneas eléctricas. El principal impacto potencial para este grupo es el riesgo por colisión. Hay que destacar que tanto la línea eléctrica actual como la prevista atraviesan diferentes áreas de interés de especies, una del alcaudón chico (*Lanius minor*) y diversas de águila perdicera (*Aquila fasciata*). Esta última es la más afectada, ya que la línea atraviesa varios territorios y es una especie protegida tanto por la Directiva 2009/147/CE de 30 de noviembre de 2009 relativa a la conservación de aves silvestres, como por el Decreto Legislativo 2/2008, de 15 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de los animales. El águila perdicera está clasificada como "vulnerable" en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

El EIA concluye que el Proyecto no supone un impacto añadido a de la línea existente, ya que el Proyecto sólo comporta modificaciones puntuales del trazado actual. En el caso del alcaudón chico (*Lanius minor*), el desvío del trazado entre los apoyos T6 y T37 minimiza considerablemente la afectación sobre esta especie y el espacio natural Secans de Mas de Melons - Alfés.

Con respecto al águila perdicera, las pequeñas modificaciones del trazado previstas no comportan una reducción del impacto de la línea actual sobre esta especie.

El EIA prevé medidas preventivas para la avifauna con el fin de reducir el riesgo de colisión. Una de estas medidas es la señalización de los cables de tierra con salvapájaros, de acuerdo con el Real decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el cual se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión. Así, los puntos donde se prevé la instalación de salvapájaros son:

| Tramos de la línea con salvapájaros | | |
|--|--------------------|---------------------|
| Apoyo inicial | Apoyo final | Longitud (m) |
| T-6 | T-8 | 624,0 |
| T-36 | T-39 | 984,1 |
| T-75 | T-94 | 6984,7 |
| T-94 | T-112 | 6933,4 |
| T-112 | T124 | 4658,3 |
| T-137 | T-147 | 4158,0 |
| T-148 | T-155 | 2289,7 |
| T-162 | T-176 | 4576,9 |
| T-177 | T-183 | 1697,1 |
| T-196 | T-202 | 2051,8 |

CVE-DOGC-B-21109049-2021

| | | |
|-------|-------|---------|
| T-202 | T-226 | 8181,6 |
| T-235 | T-241 | 2053,3 |
| T-241 | T264 | 9327,7 |
| T-296 | T-326 | 12345,7 |

En suma, se prevé señalizar mediante la instalación de salvapájaros un total de 67 km, es decir, casi el 80 % de la línea proyectada.

Los salvapájaros serán giratorios (catadióptricos) o en espirales dependiendo de su ubicación, ya que esta línea atraviesa diferentes infraestructuras (carreteras, trenes, etc.), y se dispondrán cada 20 m en los dos cables de tierra, de manera que entre ambos se dispondrán cada 10 m.

La programación de las obras en las zonas sensibles identificadas se hará fuera del periodo de reproducción de estas especies.

En el ámbito del Proyecto también se puede encontrar la tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*), especie en peligro de extinción de acuerdo con el Real decreto 139/2011, por lo que el Proyecto prevé llevar a cabo diferentes medidas preventivas durante la ejecución de las obras, como la revisión del terreno previa a cualquier tipo de actividad y ejecutar las obras fuera de la época de hibernación, entre el 15 de enero y el 15 de junio.

Los diferentes elementos del Proyecto (apoyos existentes y proyectados, accesos, circuitos y calles de seguridad) y las actuaciones que se desarrollarán dentro de espacios de XN2000 afectan en algunas zonas a hábitats de interés comunitario (HIC), como Matorrales halo-nitrófilos (*Pegano - Salsoletea*) (HIC1430), Prados mediterráneos ricos en anuales basófilos (*Thero - Brachypodietalia*) (HIC6220*), Encinares y carrascales (HIC9340) y Pinares mediterráneos (HIC9540), por la eliminación de la vegetación arbórea y arbustiva en la franja de seguridad en torno a la línea, así como por la adecuación de accesos o la apertura de nuevos caminos o por la instalación de los nuevos apoyos o la desinstalación de los existentes.

El EIA compara la afectación de HIC por la traza actual y la nueva traza. Así, se observa que el 60 % de los hábitats afectados por la línea son Pinares mediterráneos (HIC9540); la mayor parte, sin embargo, están afectados por la línea existente. Asimismo, el 73 % de hábitats del tipo Encinares y carrascales (HIC9340) se encuentra afectado por la línea actual. No se producen nuevas afectaciones sobre Matorrales halo-nitrófilos (*Pegano - Salsoletea*) (HIC1430) y la afectación sobre hábitats de Matorrales termomediterráneos y predesérticos (HIC5330) y Alamedas, salcedas y otros bosques de ribera (HIC92A0) será reducida. La modificación de trazado también afectará al HIC prioritario Prados mediterráneos ricos en anuales basófilos (*Thero-Brachypodietalia*) (HIC6220*).

Gran parte de las afectaciones en HIC serán debidas a actuaciones de desbrozada y tala selectiva, para abrir o mantener las franjas de seguridad en torno a la línea eléctrica. Las afectaciones en hábitats de tipo permanente a causa de la apertura de nuevos caminos o a la instalación de nuevos apoyos serán muy reducidas, ya que se priorizará el uso de caminos preexistentes y se reducirá el número de apoyos de la línea. El estudio analiza las superficies afectadas por obras, desbrozada y tala y ocupación permanente.

Se prevén medidas preventivas y correctoras para minimizar el impacto de estas afectaciones. Con respecto a la afectación del HIC prioritario Prados mediterráneos ricos en anuales basófilos (*Thero-Brachypodietalia*) (HIC6220*), se reducirá en el ámbito del apoyo T80.

La modificación de la línea en diferentes puntos no comportará una reducción significativa de la superficie de HIC en espacios de la XN2000, por lo que su efecto no será significativo. Tampoco se prevé que tenga unos efectos a destacar sobre la ocupación del suelo o la fauna, ya que actualmente existe una línea eléctrica de características y trazado similares.

El Proyecto afecta directamente a los espacios naturales protegidos de la red Natura 2000 de los Secans de Mas de Melons - Alfés (ZEC ES5130040 y ZEPA ES0000021), la Vall la Vinaixa (ZEC y ZEPA ES5130039), el Sistema Prelitoral Central (ZEC y ZEPA ES5110015), el Montmell-Marmellar (ZEC y ZEPA ES5140018) y las Serres del Litoral Central (ZEC y ZEPA ES5110013).

Impactos sobre el medio físico

CVE-DOGC-B-21109049-2021

El EIA identifica impactos potenciales sobre la atmósfera, el suelo y la hidrología superficial y subterránea. Corresponden a impactos derivados de la ejecución de las obras, tráfico de vehículos, movimientos de tierras y riesgos asociados (vertidos accidentales, emisiones), si bien todos ellos de carácter compatible una vez aplicadas las medidas preventivas y correctoras previstas.

Impactos sobre el paisaje

La actuación debe llevarse a cabo sobre una línea preexistente, por lo que no se esperan cambios en las características del paisaje actual. En general, el trazado actual coincide con el de la nueva línea a excepción de algunos puntos concretos. El EIA incluye un estudio de afectación del paisaje donde se concluye que el impacto sobre el paisaje será inferior porque existen muchos de los elementos vinculados en el Proyecto (franjas de seguridad, accesos, apoyos, etc.). En algunos puntos se desplazará ligeramente el trazado actual para alejar la línea de poblaciones como les Borges Blanques, la urbanización Mas del Plata de Cabra del Camp, la urbanización de Mas d'en Parés en Aiguamúrcia y el núcleo de Gunyoles en Avinyonet del Penedès, reduciendo su visibilidad desde estas.

La nueva línea tendrá un 25 % menos apoyos que la línea actual y una parte de los apoyos actuales se sustituirá por otros de tamaño inferior (tipo monobloc).

Se prevén medidas preventivas y correctoras para compatibilizar la ejecución del Proyecto de transformación de la línea existente.

El EIA incluye planos de la intervisibilidad general y ponderada, así como una representación comparativa de la ubicación de los apoyos actuales con respecto a los previstos. El EIA concluye que el Proyecto no comporta impactos significativos sobre el paisaje adicionales a los que comporta la línea existente. Por otra parte, concluye que no contradice los objetivos de calidad paisajística del Catálogo del Paisaje de Terres de Lleida, Catálogo del Paisaje del Camp de Tarragona y el Catálogo de la Región Metropolitana de Barcelona.

Impactos sobre el patrimonio cultural

El EIA incluye apartados específicos de inventario de los bienes materiales del ámbito de las actuaciones, identificación de los efectos sobre estos bienes e impactos residuales. El estudio del patrimonio cultural incorpora anexo un estudio sobre el patrimonio cultural asociado al Proyecto, que incluye a su vez una prospección arqueológica y una prospección paleontológica. En este estudio se detectaron 14 zonas de expectativa arqueológica, entre otras. Asimismo, durante los trabajos de prospección se han definido 176 edificios relevantes no catalogados como construcciones rurales, barracas, cisternas, cobertizos, pequeñas masías y casitas de características singulares. Se han identificado 2 elementos de la Guerra Civil próximos al municipio de les Borges Blanques. Y también se han documentado elementos arquitectónicos que forman parte del Belén Viviente de las Gunyoles y que no se verán afectados por los accesos a las torres.

Dado los numerosos yacimientos, tanto prehistóricos como romanos, documentados en los municipios por donde transcurre la línea eléctrica, se ha establecido un Programa de control arqueológico para los rebajes.

El estudio presentado concluye que, de acuerdo con los datos obtenidos en las prospecciones superficiales hechas, y adoptando las medidas correctoras adecuadas, se evitará cualquier afectación al patrimonio existente conocido y al que pueda aparecer.

Sin embargo, se incorpora el seguimiento arqueológico durante los movimientos de tierras y una batería de medidas preventivas para minimizar los potenciales impactos sobre el patrimonio inventariado, como el abalanzamiento de los elementos previamente identificados. La Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio determina en su informe que el seguimiento arqueológico debe hacerse bajo la dirección de un arqueólogo, con la correspondiente autorización de la misma Dirección General, y valora favorablemente las actuaciones y medidas preventivas y correctoras previstas.

Impactos en la red Natura 2000

El trazado actual de la línea eléctrica afecta directamente, por cruce, en diferentes espacios de la red Natura 2000, como los Secans de Mas de Melons - Alfés (código ZEC ES5130040 y código ZEPA ES0000021) a 3,8 km, la Vall la Vinaixa (código ZEC y ZEPA ES5130039) a 6,4 km, el Sistema Prelitoral Central (código ZEC y ZEPA ES5110015) a 0,2 km, el Montmell - Marmellar (código ZEC y ZEPA ES5140018) a 3,4 km y las Sierras del Litoral Central (ZEC y ZEPA ES5110013) a 5,2 km.

CVE-DOGC-B-21109049-2021

La modificación del trazado del Proyecto presentado seguirá afectando a estos espacios naturales, pero en general se reduce su afectación en extensión. Así, en los Secans de Mas de Melons - Alfés se eliminarán prácticamente las afectaciones existentes reduciendo la afectación a una extensión de 347 m, en el espacio Sistema Prelitoral Central se modificará parte del trazado aumentando la afectación a una traza de 1,1km y en el espacio Sierras del Litoral Central se modificará parte del trazado reduciendo la afectación directa de este espacio a 4,2 km. En los espacios la Vall la Vinaixa y el Montmell - Marmellar se mantendrán los trazados actuales de 6,4 km y 3,4 km, respectivamente.

Los impactos sobre los valores naturales de los espacios en relación con las directivas Aves (Especies del anexo I) y Hábitats (Hábitats del anexo I y especies de los anexos II y IV) han sido tratados en apartados específicos. El hecho de encontrarse dentro de espacios protegidos se ha tenido en cuenta para prever medidas compensatorias del impacto paisajístico.

El EIA incluye un estudio de la afectación del Proyecto sobre la XN2000 que, después de estudiar los efectos sobre los espacios naturales protegidos anteriormente mencionados, y considerando las medidas preventivas y correctoras establecidas, concluye que no se producirán afectaciones importantes.

Impactos sobre la contaminación luminosa y acústica

De acuerdo con el Servicio de Prevención de la Contaminación Acústica y Luminosa con relación al Mapa de la protección frente a la contaminación luminosa, el Proyecto transcurre por zonas de protección máxima (E1), alta (E2) y moderada (E3). Por este motivo, en caso de que haya iluminación exterior en las fases de construcción o explotación, hay que cumplir el Decreto 190/2015, de 25 de agosto, de despliegue de la Ley 6/2001, de 31 de mayo, de ordenación ambiental del alumbrado para la protección del medio nocturno.

Por lo que respecta a la contaminación acústica, la documentación presentada indica que no hay afectación del efecto corona en los receptores sensibles. Durante la fase de obras (construcción y desmantelamiento) hay que cumplir las consideraciones indicadas en el informe de este servicio.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias previstas en el estudio de impacto ambiental

El EIA incorpora de forma correcta una batería de medidas preventivas y correctoras tanto para la fase de obra como para la fase de operación y mantenimiento para aquellos vectores potencialmente más afectados por la ejecución del Proyecto.

Respecto del suelo, gran parte de las medidas previstas se centran en el marcaje y delimitación de las zonas de obra, los sistemas de contención de la erosión (hidrosiembra, plantaciones) y el aprovechamiento de los materiales excavados en la misma obra para la restauración de los espacios una vez finalizada la actuación. Se priorizará la restauración de todas las zonas en desuso, como los accesos, las plataformas de apoyo desmanteladas en HIC prioritario y los apoyos en desuso. Estos últimos serán desmontados completamente y el área se restaurará con tierra vegetal. También se prevé la delimitación y habilitación de espacios destinados a la limpieza de los camiones hormigoneras debidamente impermeabilizados para evitar cualquier contaminación del suelo.

Respecto del impacto hidrológico se prevé el uso de barreras de retención de sedimentos, la señalización de las zonas de trabajo y la adecuación de espacios de deposición temporal de residuos (recogida de aceite). El proyecto prevé la aplicación de protocolos medioambientales de REE en caso de que se produzca un vertido y contaminación de las aguas o el suelo.

Con respecto a la vegetación, se minimizarán las actuaciones con talas selectivas y podas y se limitarán los ámbitos donde se actuará con un abalanzamiento previo. Se evitará la apertura de nuevos accesos o espacios de tendido de cableado innecesarios. Una vez finalizadas las obras, las restauraciones se harán usando especies arbóreas o arbustivas propias de las formaciones afectadas, especialmente en las áreas incluidas en HIC.

Con respecto a la fauna, las actuaciones se llevarán a cabo fuera de la época de más sensibilidad para las especies presentes, se harán prospecciones antes del inicio de las obras y un seguimiento a lo largo de toda la fase de obras. También se harán seguimientos específicos para aquellas especies más sensibles y se instalarán y revisarán los dispositivos salvapájaros en los diferentes tramos de la línea.

Con respecto al patrimonio cultural, durante la fase de obra se llevarán a cabo supervisiones y seguimiento arqueológico. Se señalarán y balizarán todos los restos arqueológicos o zonas sensibles.

—6 Resolución

Visto el estudio de impacto ambiental, en el cual se describen los impactos potenciales, así como las medidas preventivas y correctoras para minimizarlos, y vista la capacidad del medio para acoger el Proyecto, la Dirección General de Políticas Ambientales formula la declaración de impacto ambiental con carácter favorable para la alternativa escogida si se implementan las condiciones determinadas en el estudio de impacto ambiental y las condiciones adicionales establecidas en esta Resolución.

6.1 Condiciones sobre la alternativa escogida

a) El nuevo tramo entre el apoyo T315 y la subestación de Begues debe mantener el desdoblamiento hasta la altura del Puig Saiada (apoyo T323), incorporando además dentro de este tramo la compactación de la línea de 220 kV Begues - Castellet que pasa por la solana del Montau, como mínimo desde el apoyo T317, si bien es preferible hacerlo desde el T315 hasta el apoyo T322. Al mismo tiempo, este tramo incorporará también la compactación de la nueva traza de la línea Penedès - Viladecans que está actualmente proyectada. La separación del tramo compactado de 3 circuitos se haría en el apoyo T-322, desde donde el tramo de la línea Mangraners - Begues se dirigiría a la subestación de Begues.

Para compensar el impacto generado por el incremento de líneas en el ámbito del Proyecto, hay que compactar las líneas existentes que salen de la subestación Begues en dirección Viladecans, incluyendo la futura modificación de la línea 220 kV Penedès - Viladecans. Así, el tramo de la línea Begues - Castellet enlazará con el apoyo 85 del Pla dels Cirerers, y el tramo de la línea Penedès - Viladecans a desviar del núcleo urbano de Begues entroncará y se compactará con las líneas Begues - Collblanc 1 y Begues - Gavarró 1 desde el apoyo T466 hasta el apoyo T449, donde se separará la línea Penedès - Viladecans para seguir dirección Viladecans.

b) Con respecto al tramo comprendido entre los apoyos T202 y T223 en el término municipal de Aiguamúrcia, queda excluido de este Proyecto a la espera de la presentación de un estudio específico de avifauna (águila perdicera) por parte del promotor y de la correspondiente valoración por parte de la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural y la Oficina Territorial de Acción y Evaluación Ambiental en Tarragona.

6.2 Condiciones sobre los elementos ambientales afectados

a) Con respecto a la fauna protegida y amenazada, hay que ampliar la señalización del trazado con salvapájaros en toda la zona de protección definida en la Resolución MAH/3627/2010, es decir, hay que dotar de salvapájaros catadriópticos o equivalentes (cruces de carreteras y trenes) todo el tramo de línea que va del apoyo T-73 al T-326. También hay que dotar de salvapájaros el tramo entre los apoyos T-6 y T-42 del nuevo trazado.

b) Las obras se harán fuera del periodo comprendido entre el 15 de enero y el 15 de agosto.

c) Debe cumplirse el Decreto 64/1995, de 7 de marzo, por el cual se establecen medidas de prevención de incendios forestales.

d) Con respecto al vector acústico, durante la fase de obras es necesario:

- Establecer el horario de trabajo durante la construcción de la obra en torno a las zonas urbanizadas, como máximo de las 08 h a las 20 h.

- Ubicar el parque de maquinaria lo más alejado posible de las zonas habitadas.

- Ajustar la emisión sonora de la maquinaria a las prescripciones que establece la Directiva 2000/14, que regula las emisiones sonoras en el entorno producidas por las máquinas de uso al aire libre, y a las normas complementarias.

Hay que recordar que la normativa aplicable para una actividad está en el anexo 3 de la Ley 16/2002, y no el anexo A de la Ley 16/2002.

e) Con respecto al vector luz, en caso de que haya iluminación exterior en las fases de construcción o explotación, hay que cumplir el Decreto 190/2015, de 25 de agosto, de despliegue de la Ley 6/2001, de 31 de mayo, de ordenación ambiental del alumbrado para la protección del medio nocturno.

f) Otras medidas correctoras que habrá que incorporar al proyecto constructivo son:

- Debe evitarse talar los árboles de mayor porte siempre que no sea imprescindible.

- En el cajón de poda se respetará la vegetación arbustiva de bajo porte que quede fuera del radio de poda reglamentario.

CVE-DOGC-B-21109049-2021

- Se harán tareas de restauración de la vegetación herbácea y arbustiva en los terrenos desnudos resultantes de la ejecución de las obras, y concretamente campos de trabajo y acondicionamiento de accesos, incluyendo los taludes de desmonte generados durante las obras.

h) Para reducir el impacto del Proyecto sobre el espacio protegido Secans de Mas de Melons – Alfés, y como medida compensatoria, el promotor llevará a cabo diferentes medidas de gestión, conservación o seguimiento de la finca Torreriibera, situada dentro de este espacio protegido.

6.3 Programa de vigilancia ambiental

El promotor del Proyecto se responsabilizará de la ejecución del Programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Este dispondrá de una dirección ambiental de obra que tendrá como función básica hacer cumplir lo que disponen el estudio de impacto ambiental y esta declaración de impacto ambiental mediante el seguimiento esmerado de las obras. Las incidencias ambientales deben reflejarse en informes técnicos que se elaborarán mensualmente y se enviarán a la Dirección General de Políticas Ambientales.

6.4 Medidas sobre el seguimiento ambiental

Se constituirá una comisión mixta de seguimiento y control ambiental entre el promotor y el órgano ambiental. Esta comisión velará por el contenido, la periodicidad, la aplicación y la época de ejecución de las medidas preventivas, correctoras y complementarias que señalan el estudio de impacto ambiental y esta declaración.

El Departamento de Territorio y Sostenibilidad ejercerá, mediante la Dirección General de Políticas Ambientales, las funciones de comprobación, interpretación, seguimiento y vigilancia ambiental de esta declaración de impacto y de las condiciones impuestas.

Previamente al principio de las obras, se enviará a la Dirección General de Políticas Ambientales la documentación siguiente:

Copia del Proyecto constructivo.

Copia del Programa de vigilancia ambiental definitivo, al cual deben incorporarse los controles y sistemas de gestión que establece esta declaración.

Cualquier modificación en el Proyecto evaluado requerirá el informe previo de la Dirección General de Políticas Ambientales a efectos de valorar la incidencia en el medio y, si procede, la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental que corresponda.

Esta declaración de impacto ambiental se incorporará a los trámites administrativos y resolutorios que autoricen total o parcialmente este Proyecto.

De acuerdo con lo que establece el artículo 41 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, esta declaración de impacto ambiental debe hacerse pública mediante su publicación en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* y en la sede electrónica del Departamento de Territorio y Sostenibilidad.

Barcelona, 15 de abril de 2021

Ferran Miralles i Sabadell

Director general de Políticas Ambientales y Medio Natural

(21.109.049)