



ANEXO II.

DOCUMENTO DE ALCANCE PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL “PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS 2015-2035 DEL PUERTO DE TARRAGONA”.

1. INTRODUCCIÓN.

Puertos del Estado, como órgano sustantivo del “Plan Director de Infraestructuras 2015-2035 del puerto de Tarragona”, presentó ante esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural una solicitud de inicio de evaluación ambiental estratégica ordinaria, acompañada del borrador del plan y del documento inicial estratégico con el fin de comenzar la evaluación ambiental estratégica ordinaria del citado plan.

El objetivo de este Plan Director de Infraestructuras (PDI) es describir cómo debe crecer el puerto ordenadamente para adaptarse a las variaciones de la demanda.

1.1. Tramitación.

La tramitación de los PDI de los puertos se realiza según lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En el procedimiento de aprobación se integra la evaluación ambiental estratégica ordinaria del plan, conforme al artículo 6.1 apartado a de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con sus fases de: consultas previas, elaboración del documento de alcance, estudio ambiental estratégico, consultas e información pública, y declaración ambiental estratégica.

La fase del procedimiento actual es la de elaboración del documento de alcance de la evaluación ambiental estratégica ordinaria. La fase posterior será la elaboración del estudio ambiental estratégico (EsAE) y la redacción de la versión inicial del plan por el promotor, los cuales serán sometidos conjuntamente a consultas e información pública (artículos 19 a 23 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental). Por último, el órgano ambiental elaborará la declaración



ambiental estratégica, el promotor la incorporará al plan, y el órgano sustantivo hará pública la aprobación de dicho plan.

1.2. Alcance y contenido de la planificación.

El contenido de un PDI está definido por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, será elaborado por la Autoridad Portuaria e incluirá: la evaluación de la situación inicial del puerto en el momento de redacción del Plan Director, la definición de las necesidades de desarrollo del puerto con un horizonte temporal de, al menos, 10 años, la determinación de las distintas alternativas de desarrollo, el análisis de cada una de ellas y la selección de la más adecuada, la declaración ambiental estratégica en su caso, la previsión de tráfico, capacidad de infraestructuras e instalaciones y su grado de utilización en cada una de las fases de desarrollo, la valoración económica de las inversiones y los recursos, el análisis financiero y de rentabilidad y la definición de la red viaria y ferroviaria de la zona de servicio, en coherencia con los accesos terrestres actuales y previstos.

1.3. Alternativas.

De acuerdo con el artículo 20 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el estudio ambiental estratégico a elaborar por el promotor, identificará, describirá y evaluará los posibles efectos significativos en el medio ambiente de la aplicación del plan así como unas alternativas técnicamente razonables y ambientalmente viables, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito geográfico del plan.

El principal objetivo de la evaluación es pues, analizar los distintos modos de conseguir el crecimiento ordenado que constituye el objetivo del puerto. Identificados los elementos y problemas ambientales relevantes del ámbito de estudio, así como los objetivos de protección ambiental, se deberán proponer y valorar ambientalmente diferentes alternativas viables para el desarrollo del plan y el cumplimiento de sus objetivos. Es muy aconsejable que entre estas alternativas se estudien también alternativas de concepto, que no se basen únicamente en la ampliación de instalaciones sino que también incluyan el diseño de cambios en el funcionamiento o en la estrategia del puerto, o en sus relaciones con otros puertos, con los que se consiga mejorar la eficiencia de las instalaciones actuales.

Corresponderá a la fase posterior de evaluación de impacto ambiental de proyectos el análisis de las alternativas concretas de construcción de las infraestructuras portuarias.



2. CONTENIDO, AMPLITUD Y NIVEL DE DETALLE DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.

En los apartados siguientes se determina la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación que debe tener el EsAE a elaborar por el promotor. El plazo máximo para la elaboración del EsAE y para la realización de la información pública y de las consultas será de quince meses desde la notificación del documento de alcance al promotor.

En el cuadro 1 se resumen los potenciales efectos ambientales significativos que deberán estudiarse y los criterios para su evaluación. Estos criterios se utilizarán para:

- La descripción de la situación actual y la previsible evolución de cada aspecto ambiental **para la alternativa cero** (ausencia de planificación).
- La previsión de la evolución de cada aspecto ambiental **para cada una de las alternativas consideradas**.

Cuadro 1. Aspectos ambientales a considerar en la evaluación ambiental del plan.

Aspectos ambientales	Efectos potenciales del plan	Criterios, objetivos de protección y principios de sostenibilidad existentes	Forma de evaluación (Incluyendo indicadores)
Población y salud humana	Contaminación atmosférica.	- Mantener y, en su caso, mejorar la calidad del aire.	<ul style="list-style-type: none"> • Zonificación del territorio, con la cartografía y con las capas de información disponibles, según los niveles de contaminación atmosférica y objetivos de calidad. • Estimación del incremento de contaminación debida al incremento del tráfico rodado y del incremento de las actividades generadoras de contaminación del aire. • Estimación de población afectada por incremento de contaminación atmosférica.
	Contaminación acústica.	- Prevenir, vigilar y reducir la contaminación acústica.	<ul style="list-style-type: none"> • Zonificación acústica del territorio, con la cartografía y capas de información adecuadas, determinando en cada área su objetivo de calidad acústica. • Estimación del incremento de contaminación debida al incremento del tráfico rodado y de las actividades generadoras de contaminación acústica. • Estimación de población afectada por incremento de contaminación acústica.
	Afección a aguas de baño. Desestabilización de playas.	<ul style="list-style-type: none"> - Garantizar la calidad de las aguas de baño cercanas a las instalaciones portuarias. - Procurar el mantenimiento natural de las playas 	<ul style="list-style-type: none"> • Descripción del estado de la calidad de las aguas de baño y extensión afectada en las playas de "El Milagro" y "La Pineda" • Extensión de playa con necesidad de medidas correctoras para su mantenimiento.



Aspectos ambientales	Efectos potenciales del plan	Criterios, objetivos de protección y principios de sostenibilidad existentes	Forma de evaluación (Incluyendo indicadores)
Población y salud humana	Riesgo de inundación provocado por nuevas infraestructuras	- Minimizar el incremento del riesgo de inundación tierra adentro	<ul style="list-style-type: none"> • Valoración del incremento del riesgo.
Biodiversidad, fauna y flora	Afección a espacios naturales ("ZEC Sèquia Major ES5140004"; "ZEPA Espacio Marino del Delta de l'Ebre -Illes Columbretes ES0000512" y "ZEPIM Corredor de migración de cetáceos del Mediterráneo".	<ul style="list-style-type: none"> - Minimizar la afección a espacios naturales, hábitats y especies protegidas. - Protección de los espacios naturales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zonificación de espacios naturales protegidos con la cartografía y capas de información adecuadas. • Estimación de la ocupación de nuevas superficies terrestres y de lámina de agua, sobre espacios protegidos (m²) o colindantes con espacios protegidos (m).
	Riesgo de aparición de especies alóctonas invasoras de fauna y flora	- Prevenir su aparición y establecer mecanismos de detección y alerta.	<ul style="list-style-type: none"> • Estimación de la superficie ocupada por flora alóctona, y estimación de las poblaciones de fauna alóctona.
	Afección a especies protegidas.	- Minimizar la afección a especies protegidas.	<ul style="list-style-type: none"> • Estimación del nº de especies protegidas afectadas, distinguiendo por afección directa e indirecta y por el grado de protección de cada especie.
	Afección a hábitats de interés comunitario, dentro y fuera de Red Natura 2000.	<ul style="list-style-type: none"> - Minimizar la afección a hábitats protegidos. - Protección de estas áreas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zonificación de hábitats de interés comunitario, con la cartografía y capas de información adecuadas. • Estimación de las superficies afectadas de hábitats dentro y fuera de Red Natura 2000.
	Afección a especies marinas por contaminación acústica.	- Minimizar la afección por contaminación acústica submarina	<ul style="list-style-type: none"> • Estimación del incremento de ruido debido al incremento de tráfico marítimo o a su nueva localización. • Estimación de las poblaciones de mamíferos marinos afectados.
Territorio	Contaminación de suelos, playas y fondos marinos.	- Mantenimiento de las condiciones naturales de los suelos, playas y fondos marinos.	<ul style="list-style-type: none"> • Cuantificación de las nuevas superficies a ocupar por actividades potencialmente contaminantes del suelo y de los fondos marinos, según Real Decreto 9/2005, de 14 de enero.
	Afección a bienes de Patrimonio Cultural	- Desarrollar la responsabilidad corporativa del Puerto en este aspecto.	<ul style="list-style-type: none"> • Identificación de bienes integrantes del Patrimonio Cultural directa o indirectamente afectados.
	Incremento de los flujos de todo tipo de transporte sobre la ciudad.	- Regulación adecuada de los distintos tipos de transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Estimación de las infraestructuras viarias y ferroviarias indirectamente afectadas por el incremento de tráfico
Agua	Afección sobre el medio hídrico: las aguas litorales, lagunas costeras, arroyos y ramblas cercanas.	<ul style="list-style-type: none"> - Cumplimiento del objetivo "buen estado" de las masas de agua afectadas, según la Directiva Marco del Agua. - Cumplimiento del objetivo de "buen estado satisfactorio", según la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina. - Minimizar el consumo de agua en las instalaciones portuarias. - Evitar el vertido de sustancias contaminantes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Superficie de playas, lagunas, arroyos y ramblas directamente e indirectamente modificadas. • Cuantificación de nuevas necesidades en sistemas de depuración de aguas y gestión de vertidos. • Estimación del incremento de vertidos de efluentes líquidos. • Estimación del riesgo de contaminación de masas de agua por accidentes portuarios.



Aspectos ambientales	Efectos potenciales del plan	Criterios, objetivos de protección y principios de sostenibilidad existentes	Forma de evaluación (Incluyendo indicadores)
Factores climáticos	Calentamiento global.	- Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.	<ul style="list-style-type: none"> Estimación de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) derivadas del desarrollo del PDI y del transporte asociado según las <i>Recomendaciones para la estimación de las emisiones de GEI en la evaluación ambiental de planes y proyectos de transporte (CEDEX 2015)</i>
	Vulnerabilidad a riesgos naturales, teniendo en cuenta previsiones de cambio climático.	<ul style="list-style-type: none"> Minimización de la ocupación de zonas con riesgos naturales inherentes. Adaptación al cambio climático de acuerdo con el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 	<ul style="list-style-type: none"> Grado de ocupación del suelo por infraestructuras en zonas inundables o con algún otro tipo de riesgo natural, teniendo también en cuenta las previsiones del cambio climático. Necesidad de incorporar cambios de diseño en las infraestructuras previstas, para hacer frente a los futuros cambios en las variables del clima marítimo.
Paisaje	Afección a zonas de especial relevancia paisajística.	<ul style="list-style-type: none"> Integrar el paisaje como elemento de valor en la planificación territorial. Mantenimiento de las características intrínsecas del paisaje. 	<ul style="list-style-type: none"> Identificación de monumentos naturales y culturales y de paisajes afectados directa o indirectamente.
Interacción de factores	Consumo de recursos no renovables.	<ul style="list-style-type: none"> Incremento del ahorro y la eficiencia energética. Incremento en la aplicación de energías renovables. 	<ul style="list-style-type: none"> Estimación de consumo final de energía y posibilidad de generación de energías renovables en cada alternativa.
	Generación de residuos.	<ul style="list-style-type: none"> Gestión adecuada de acuerdo con su tipología y con el principio de jerarquía vigente en la Unión Europea (1º Prevención, 2º Reutilización, 3º Reciclaje, 4º Valorización energética y 5º Eliminación). 	<ul style="list-style-type: none"> Estimación de residuos generados por tipología.

El EsAE tendrá el contenido mínimo establecido en el Anejo IV de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. A continuación se describen algunas puntualizaciones para aclarar el contenido de cada epígrafe.

2.1. Un esbozo del contenido, objetivos principales del plan o programa y relaciones con otros planes y programas pertinentes.

En este apartado, se explicará el motivo por el que es necesario aplicar este plan, y cuál es el objetivo para el que se ha diseñado, sin entrar en objetivos ambientales. Se deberá establecer la relación con otros planes y programas que se desarrollen en ámbitos territoriales relacionados, con el objetivo de detectar la compatibilidad o no con cada uno de los planes concurrentes presentados en el documento inicial



estratégico (apartado 12), y con cualquier otro que territorialmente afecte significativamente al PDI. La compatibilidad deberá estudiarse a nivel de estrategia no de proyecto.

De forma detallada se definirá la situación actual de la red viaria y ferroviaria de las zonas de servicio de las diversas instalaciones del puerto, con los accesos terrestres actuales; y se detallarán las previsiones de la planificación de carreteras y de la planificación ferroviaria en relación con la actividad del puerto en lo que se refiere al transporte de mercancías y de viajeros.

También deberá figurar un resumen fácilmente comprensible de las previsiones de tráfico que figuran en la planificación prevista de los principales puertos españoles de la vertiente mediterránea (Cartagena, Valencia, Castellón, Barcelona...):

2.2. Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicación del plan o programa.

En este apartado se describirá la **situación actual** y la **probable evolución en caso de no aplicar la planificación**, de los siguientes aspectos ambientales del cuadro 1: Biodiversidad (fauna y flora); territorio (contaminación de suelos y fondos marinos); agua (datos fisicoquímicos y biológicos de calidad de las aguas de las masas C-37 y C27); factores climáticos (vulnerabilidad a riesgos naturales teniendo en cuenta previsiones de cambio climático); estimación de la emisión de GEI; paisaje; consumo de recursos no renovables, y generación de residuos. Adicionalmente, el promotor podrá completar esa información con otros indicadores adicionales o con otras formas de evaluación adicionales si lo considera pertinente.

Se informará, en particular, sobre las características físicas, químicas, hidrológicas y de diseño de los torrentes de la Boella y de la Baorada, así como del canal de desagüe que recoge las aguas pluviales de Vilaseca, de un tramo de la autovía A-7, de parte del complejo petroquímico y parcialmente de las instalaciones del complejo presente y futuro del Centro Recreativo y Turístico.

2.3. Las características medioambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa y su evolución teniendo en cuenta el cambio climático esperado en el plazo de vigencia del plan o programa.

A partir de los escenarios climáticos regionalizados ofrecidos por AEMET, en este apartado se hará una estimación de la evolución previsible de las **características ambientales** de:

- a) La playa del Milagro y la playa de La Pineda a ambos lados del dique.



- b) Los ríos y ramblas que desembocan en el litoral comprendido entre el cabo de Salou y la Punta del Miracle.
- c) Las dunas y las Zonas Húmedas catalogadas como 14003603 “Platja dels Prats de Vila-seca”, 13003601 “Desembocadura del Francolí, y 14003601” y “Llacuna de la Universitat Laboral”.
- d) La calidad del agua de los distintos recintos portuarios.
- e) Las instalaciones y viales de transporte por carretera y por ferrocarril en el interior de puerto y en su entorno, con el objeto de estimar su respuesta al cambio climático esperado.

Como características ambientales se entenderán aquellas variables que resultan modificadas en el escenario climático planteado y cuya modificación tiene consecuencias significativas para las zonas consideradas, como por ejemplo variables de dinámica litoral, de aparición de fenómenos extremos (temporales marítimos, inundaciones, olas de calor, sequías, etc.), de calidad de las aguas, etc.

2.4. Cualquier problema medioambiental existente que sea relevante para el plan o programa, incluyendo en particular los problemas relacionados con cualquier zona de especial importancia medioambiental, como las zonas designadas de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas y los espacios protegidos de la Red Natura 2000.

En este apartado se analizará la relación del PDI con las prescripciones de los siguientes planes y documentos:

- Medidas ambientales de gestión de la ZEC ES5140004 “Sèquia Major” propuestas en el “Instrumento de gestión de las Zonas Especiales de Conservación declaradas en la región mediterránea” de la Direcció General de Polítiques Ambientals de Catalunya.
- Convenio de Barcelona, zona ZEPIM “Corredor de migración de cetáceos del Mediterráneo” (en tramitación).
- Futuro Plan de Gestión de la ZEPA ES0000512 “Espacio marino del delta de L’Ebre-Illes Columbretes”.
- Estrategias y planes de recuperación vigentes para la protección de especies en peligro de extinción que pudieran verse afectadas por la aplicación del PDI.



- “*Mesa de Calidad del aire en el Camp de Tarragona*”. Se describirá la problemática relacionada con la concentración de contaminantes locales asociados a la actividad industrial del puerto; y se analizará en qué medida el PDI colabora o participa en las actividades de esta entidad.
- “*Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona*”, en cuanto que considera la zona de los Prats de Pineda como espacio natural, suelo de protección especial y suelo no urbanizable costero.
- “*Catálogo del Paisaje del Camp de Tarragona*”.
- Documentos e informes elaborados por el Departament de Territori y Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya en los procesos de evaluación ambiental de los distintos planes de ordenación del territorio que actualmente afectan a Vila-Seca, incluidos los planes y proyectos promovidos por la Autoridad Portuaria de Tarragona.

2.5. Los objetivos de protección medioambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el plan o programa y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto medioambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración.

Para que la planificación pueda ser coherente con las políticas ambientales establecidas, uno de los objetos de la evaluación ambiental estratégica es identificar los **objetivos ambientales** derivados de compromisos nacionales e internacionales y los objetivos ambientales reflejados en la planificación existente (estatal, autonómica, y local) y ver cómo el PDI presentado por el planificador contribuye a la consecución de estos objetivos.

En este apartado se analizará en qué forma la aplicación del PDI contribuye a la consecución de los objetivos de los planes y documentos citados en el punto anterior y a la **consecución de los objetivos ambientales** reflejados en la siguiente planificación:

- El Plan debe tener en consideración los objetivos establecidos en la planificación del Distrito de Cuenca Fluvial de Catalunya. Las actuaciones que se lleven a término en el plan, no pueden poner en riesgo el cumplimiento del buen potencial ecológico de la masa de agua interior del puerto (C-37) y del buen estado ecológico de la masa de agua exterior (C-27). En este apartado se estudiará el cumplimiento del artículo 39 del Reglamento de Planificación Hidrológica aprobado por Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, así como la forma en la que el PDI incorpora las prescripciones del Real Decreto



817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental.

- “Estrategia marina para la demarcación marina levantino-balear”. Se estudiará la relación del PDI con los siguientes objetivos particulares recogidos en dicha estrategia :
 - A.1 “Asegurar la conservación y recuperación de la biodiversidad marina a través de instrumentos y medidas efectivos”.
 - C.2 “Adoptar y aplicar las medidas necesarias para minimizar el impacto de las actividades humanas en las condiciones físicas del medio marino”.
 - C.3 “Promover un mejor grado de conocimiento de los ecosistemas marinos españoles y de su respuesta ante las actividades humanas, así como un mejor acceso a la información ambiental disponible”.

Y con los objetivos particulares reseñados dentro del objetivo específico:

- B. “Prevenir y reducir los vertidos al medio marino, con miras a eliminar progresivamente la contaminación del medio marino, para velar por que no se produzcan impactos o riesgos graves para la biodiversidad marina, los ecosistemas marinos, la salud humana o los usos permitidos del mar”.
- Los planes en relación con la adaptación y la mitigación del cambio climático, en general. En particular, se estudiará la relación del PDI con los objetivos de la “Estrategia de adaptación al cambio climático de la costa española”. También se incluirá un apartado en el que se evalúe el efecto que el nuevo escenario internacional de lucha contra el cambio climático tendrá sobre el tráfico de mercancías como el petróleo y el carbón.
- “Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda 2012-2024”(PITVI). Se establecerá en qué medida se integra el PDI propuesto en los “Objetivos estratégicos de la planificación”, “Orientaciones sectoriales” y en los “Programas de actuación” del citado PITVI.

También se deberá incorporar información sobre la relación del PDI con los siguientes objetivos ambientales:

- Compromiso de proteger los servicios ambientales de las áreas naturales y respeto al principio de no pérdida neta de biodiversidad. En este sentido, se informará del modo en que el PDI consigue:



- Proteger, potenciar y dignificar los elementos ambientales propios del espacio Natura 2000 Prats de la Pineda y la zona marina sumergida adyacente.
- Potenciar el carácter conector del desagüe de la A7 que divide el espacio Red Natura 2000 ya que actualmente puede suponer una barrera para la fauna y una alteración del régimen hidrogeológico.
- Proteger las comunidades de fanerógamas marinas de *Cymodocea nodosa* detectadas frente a la playa de la Pineda considerando que la Orden de 31 de julio de 1991 para la regulación de praderas de fanerógamas marinas, con la finalidad de prevenir su desaparición y de permitir la conservación de biotopos correspondientes, prohíbe su destrucción.
- Protección de los recursos no renovables mediante un uso más eficiente de los recursos naturales y de la energía, aplicando el uso de energías renovables, disminuyendo las emisiones de GEI, incorporando criterios de contratación pública verde, y criterios de calidad para materiales como la posesión de etiqueta ecológica comunitaria.
- Compensación/disminución de la huella de carbono. A pesar de las medidas contempladas en el plan, la ampliación de la capacidad de operar del puerto repercutirá directamente en un incremento de la generación de los GEI, que debería controlarse con las mejores técnicas y herramientas disponibles.

2.6. Los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, la vulnerabilidad del plan frente al cambio climático, una estimación de las emisiones de GEI asociadas, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación entre estos factores.

En este apartado se estudiarán los efectos potenciales del plan descritos en el cuadro 1, desde el punto de vista estratégico, es decir, sin entrar a valorar impactos que se valorarán en una futura fase de proyecto. Por tanto lo que se pide es la valoración de las consecuencias que tiene la aplicación del plan, las implicaciones que tiene esta decisión, como decisión estratégica, no como conjunto de obras, para los distintos aspectos medioambientales del cuadro 1.

Es imprescindible aportar el cálculo de las futuras emisiones de GEI del puerto de Tarragona y del transporte terrestre asociado, cuando se implante el PDI y analizar



su comparación con las emisiones de GEI obtenidas en el apartado 2.2. Se presentarán los estudios de tráfico solicitados por la Unidad de Carreteras de Tarragona en su informe de fecha 28 de noviembre de 2016; y se describirán los posibles efectos que las infraestructuras previstas puedan ocasionar en la movilidad en los municipios afectados.

En este apartado se estimarán las necesidades de dragado del conjunto de las instalaciones portuarias, para poder establecer las implicaciones de esta operación en cuanto a consumo de recursos naturales que resulten necesarios para su gestión (vacaderos marinos, recintos de confinamiento, vertederos terrestres, depósitos, etc.) de acuerdo con la versión revisada y aprobada en julio de 2015 de las "Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del Dominio Público Marítimo-terrestre".

También se describirán los efectos sobre los aspectos medioambientales del cuadro 1 que vinieran producidos por cambios en las rutas de tráfico marítimo y/o por los cambios en la utilización de las distintas instalaciones del puerto, derivados de la aplicación del PDI.

En este apartado se incluirá un estudio de dinámica litoral para describir los efectos o la falta de efectos del desarrollo global del PDI sobre la dinámica litoral y la estabilidad de las playas de la zona comprendida entre el Cap de Salou y El Morrot.

En este apartado se incluirá un estudio hidrológico que ponga de manifiesto la dinámica hidrológica subterránea y superficial que actualmente se da entre el acuífero del Bajo Francolí y la parte marina de la zona que se pretende ampliar. En él se determinarán las afecciones que pudieran darse sobre la actual recarga hídrica de la zona de prados inundados y litorales del espacio ZEC ES5140004 "Sèquia Major".

2.7. Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, incluyendo aquellas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y permitir su adaptación al mismo.

En este apartado se describirán las medidas preventivas y correctoras a implantar por el PDI para prevenir y reducir los efectos potenciales del plan descritos en el cuadro 1, y los estudiados en el apartado 2.6 anterior.

En este apartado, de acuerdo con el principio de no pérdida neta de biodiversidad, deberá estudiarse la necesidad de llevar a cabo un programa de compensación ambiental.



- 2.8.** Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades, como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida.

En este apartado además de lo solicitado, deberá contemplarse la propuesta realizada por el Ayuntamiento de Tarragona en el informe de su jefe técnico de Medio Ambiente de 21 de noviembre de 2016 en la que propone, como mejor opción la alternativa 0 con la reubicación del atraque de grandes petroleros y de la terminal de cruceros dentro de las actuales instalaciones portuarias.

También deberá darse adecuada respuesta a la alternativa planteada por el grupo GEPEC, en la que propone: la concentración del crecimiento de Puerto en el Dique Rompeolas Norte, la concentración y ampliación si fuese necesario del Dique Exterior para graneles, la eliminación de la monoboya del Pantalán, la liberación de crecimiento del Puerto y restauración ambiental de la zona Sur, y la exclusión del PDI de los espacios de la Red Natura 2000 y su zona de influencia. Con todo ello se evitaría la artificialización del frente litoral y la interrupción de la conectividad ecológica entre el frente litoral y los prados inundables.

- 2.9.** Un programa de vigilancia ambiental en el que se describan las medidas previstas para el seguimiento.

El desarrollo del PDI se llevará a cabo en la redacción y el diseño de las actuaciones previstas, por lo tanto, el seguimiento de este PDI consistirá en la verificación de que todas y cada una de las actuaciones cumplen con lo establecido en la declaración ambiental estratégica. En este apartado se explicará cómo se va a efectuar dicha verificación, teniendo en cuenta que debe incluirse en la evaluación ambiental del proyecto correspondiente, o en la autorización del proyecto correspondiente, en caso de que el proyecto no se someta a evaluación ambiental.

- 2.10.** Un resumen de carácter no técnico de la información facilitada en virtud de los epígrafes precedentes.

En el anexo I se relacionan las respuestas recibidas a las consultas previas y adjunto se remite copia de las mismas para su consideración en el Estudio Ambiental Estratégico.



3. INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS.

La versión inicial del plan y el estudio ambiental estratégico se someterán a información pública y a consulta de las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas de acuerdo con lo establecido en los artículos 21 y 22 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.