

5644 *RESOLUCIÓN de 19 de febrero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Construcción del nuevo desagüe de la zona regable de Barbate (Cádiz)», promovido por «Aguas de la Cuenca del Guadalquivir, Sociedad Anónima».*

El Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el 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 695/2000, de 12 de mayo, en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las resoluciones sobre los proyectos del anexo II del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Debido a ello, la Confederación Hidrográfica del Norte remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación ambiental de las actuaciones definidas en el proyecto «Construcción del nuevo desagüe de la zona regable de Barbate (Cádiz)», al objeto de determinar la obligatoriedad, en su caso, de aplicar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en el Real Decreto 1131/1988.

Una vez examinada la documentación que constituye la documentación ambiental del proyecto, se efectúan las siguientes consideraciones:

1. Según el promotor, el drenaje de la zona regable del Barbate, que con una extensión de 12.500 hectáreas originan 355.500 jornales al año, se realiza mediante un túnel construido en 1962 cuya capacidad de 50 metros cúbicos/segundo, resulta insuficiente para evacuar con la suficiente rapidez las inundaciones de dicha zona, propiciado así la pérdida de las cosechas. Debido a ello, la Comunidad de Usuarios aprobó el presente proyecto que tiene por objeto acelerar el desagüe de las aguas embalsadas durante los aguaceros intensos en la zona regable del Barbate, mediante la construcción de otro túnel, paralelo al anterior, que con una sección media 20 metros cuadrados y 902 metros de longitud, puede soportar un caudal de 70 metros cúbicos/segundo. Así mismo se proyecta un paso-badén con compuertas que permite proteger la intrusión salina que producen las carreras de marea en todo el tramo inferior del canal Colector del Este.

2. Según la Declaración de la Autoridad Responsable del Seguimiento de la Red Natura 2000 no se prevé que el proyecto «Construcción del nuevo desagüe de la zona regable de Barbate (Cádiz)» origine un impacto negativo significativo en los lugares de importancia comunitaria o zonas de especial protección para las aves, recomendándose, no obstante, la conveniencia de que el promotor valore la potencial afección sobre La Janda.

En consecuencia, analizadas las características de las actuaciones, la documentación ambiental presentada por «Aguas de la Cuenca del Guadalquivir, Sociedad Anónima», la sensibilidad del medio en que se pretende ubicar, y teniendo en consideración los criterios de selección contemplados en el anexo III de la Ley 6/2001, que modifica al Real Decreto legislativo 1302/1986, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario aplicar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental dispuesto en el Real Decreto 1131/1988 a las actuaciones definidas en el proyecto «Construcción del nuevo desagüe de la zona regable de Barbate (Cádiz)», por no verse impactos adversos significativos en su ejecución. No obstante, se cumplirán las siguientes condiciones:

a) Con anterioridad al inicio de las obras el promotor remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, para su evaluación, un informe ambiental que, teniendo en consideración los criterios de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía respecto a las afecciones ambientales originados en La Janda, justifique: a.1) Los caudales que deben desaguar. a.2) La necesidad de controlar las intrusiones marinas en la zona regable, valorándose, en su caso, las aportaciones que deben regularse mediante las compuertas instaladas en el paso-badén previsto en el proyecto.

b) Se construirán unas compuertas en la conducción proyectada para controlar el caudal desaguado.

c) Se implantarán sendos sistemas de bloqueo en las compuertas del desagüe y del paso-badén que impidan realizar maniobras no autorizadas por el promotor.

Madrid, 19 de febrero de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

5645 *RESOLUCIÓN de 22 de febrero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental de los proyectos «Urbanización zona de carga», «Actuaciones en la línea de drenaje», «Adecuación pista 12/30 y rodadura sur» y «balizamiento rodaduras base aérea» en el aeropuerto de Valencia».*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el 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 695/2000, de 12 de mayo, en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, y en el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, en los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental y de las resoluciones sobre el sometimiento o no a evaluación de impacto ambiental de los proyectos incluidos en el anexo II del citado Real Decreto Legislativo 1302/86, de competencia estatal.

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, según la redacción dada en la Ley 6/2001, de 8 de mayo, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 3 de agosto de 2001, el análisis ambiental y una documentación sobre las características de los proyectos «Urbanización zona de carga», «Actuaciones en la línea de drenaje», «Adecuación pista 12/30 Y Rodadura sur» y «Balizamientos Rodaduras Base Aérea» en el aeropuerto de Valencia al objeto de determinar si era necesario someterlos, según criterio del órgano ambiental, al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Los proyectos se tipifican en la categoría de proyectos del anexo II de la Ley 6/2001, grupo 9, otros proyectos; letra k) «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, es decir ...». Por otro lado, en el anexo II de la citada disposición se contempla en el grupo 7 letra d) la construcción de aeródromos, en el caso de que no estén incluidos en el anexo I.

La urbanización de la zona de carga afecta a 86.000 metros cuadrados en una zona llana. La red de pluviales se conduce a la red de drenaje general del aeropuerto.

Las actuaciones en la línea de drenaje no suponen cambio de la situación actual, tratándose de actuaciones de mantenimiento.

La adecuación de la pista 12/30 consiste en un recrecido de la pista para mejorar su capacidad portante. Las actuaciones previstas en la rodadura sur se limitan a la pavimentación de sus márgenes y a la implantación de un nuevo balizamiento.

Por último, el balizamiento de las rodaduras de la base aérea consiste en la implantación de un sistema de luces de borde en las calles de rodaje y de un sistema de iluminación en la plataforma de la antigua base aérea.

El Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General de Conservación de la Naturaleza.

Confederación Hidrográfica del Júcar.

Ayuntamientos de Valencia, Manises y Quart de Poblet.

Direcciones Generales de Planificación y Gestión del Medio y de Promoción Cultural y Patrimonio Artístico de la Generalitat Valenciana.

Se han recibido contestaciones de la Confederación Hidrográfica del Júcar, Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Generalitat Valenciana y Ayuntamientos de Valencia y Quart de Poblet.

La Confederación Hidrográfica del Júcar, si bien no entra en la necesidad o no de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, si considera que se debe evaluar el impacto que pueden producir las actuaciones sobre el régimen de caudales en el barranco del Salto del Agua.

El Ayuntamiento de Quart de Poblet considera que se debe realizar un estudio de impacto ambiental que analice los efectos de las obras futuras y de las ya realizadas sobre el medio ambiente y, en particular, sobre la hidrología del terreno.

La Dirección General de Planificación y Gestión del Medio recomienda que se integre los ejemplares arbóreos afectados por la obras de urbanización en las zonas de jardín que se proyecten.

Las actuaciones se sitúan todas de la zona aeroportuaria. La obras de «Adecuación pista 12/30 Y Rodadura sur» y «Balizamientos Rodaduras Base Aérea», no producen mas repercusiones ambientales que las derivadas de su construcción. Las actuaciones en la línea de drenaje no modifican la situación actual ya que se trata de labores de mantenimiento como cambio de boquillas, perfilado de taludes etc. La urbanización de la zona de carga aunque modifica ligeramente las escorrentías naturales, dada su poca superficie no modifica sustancialmente la situación actual, aunque para su realización se deberán cumplir previamente las condiciones previstas al final de la presente Resolución.

En virtud del artículo 1.2 de la Ley 6/2001, dado que no se prevén impactos adversos significativos sobre el medio ambiente por la realización del proyecto, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental los proyectos de «Urbanización zona de carga» «Actuaciones en la línea de drenaje», «Adecuación pista 12/30 Y Rodadura sur» y «Balizamientos Rodaduras Base Aérea».

No obstante, se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. La urbanización de la zona de carga supone dirigir las escorrentías de 86.000 metros cuadrados al barranco del Salto del Agua al que se dirige la mayor parte del drenaje del aeropuerto y que atraviesa el casco urbano de Manises. La salida del agua desde el aeropuerto es regulada por compuertas, y presenta, a veces, problemas de capacidad. La urbanización de la zona de carga va a suponer una modificación, aunque de pequeña magnitud, de los caudales de agua dirigidos a dicho barranco. Por ello, antes de la ejecución de las obras debe realizarse un estudio completo sobre los caudales aportados al barranco del Salto del Agua a través de la red de drenaje de todo el aeropuerto y de común acuerdo con la Confederación Hidrográfica del Júcar establecer medidas que eviten problemas en caso de presentación de avenidas. Del resultado de dicho estudio y de la conformidad de la Confederación Hidrográfica del Júcar se dará cuenta, con carácter previo a la realización de las obras de urbanización de la plataforma de carga, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

2. Las obras de urbanización de la zona de carga afectan a dos arboledas de pino carrasco de 3.200 y 2.500 metros cuadrados. Se procurará, en la medida de lo posible, tal y como señala la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Generalitat Valenciana, restaurar los ejemplares de pino que se considere técnicamente viable y que sean representativos en las distintas zonas ajardinadas del aeropuerto.

3. Se debe realizar un estudio sobre los caminos seguidos por las escorrentías en el entorno del Cami de la Pinedeta, y de que forma la morfología de los desmontes del camino de servicio del aeropuerto y el vallado perimetral del mismo puede influir en la acumulación de agua, en el caso de lluvias torrenciales, en el suelo industrial de Quart de Poblet. El estudio debe proponer las medidas correctoras precisas para evitar que se produzcan desvíos de agua a cauces que no sean sus naturales. Este estudio y su propuesta de solución deberá realizarse en el plazo de un año desde la publicación de la presente Resolución y los resultados del mismo se comunicaran a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. El estudio fijará el plazo para la realización de las medidas correctoras precisas que no deberá ser superior a un año desde la fecha de finalización del estudio.

4. Antes de la realización de actuaciones futuras que supongan cambios en las escorrentías naturales, se debe realizar un estudio hidrológico, para periodos de retorno de al menos 50 años, que contemple la situación del aeropuerto y su entorno y de su red de drenaje. El estudio adoptará soluciones para evitar acumulaciones de agua, inundaciones, y, en la medida de lo posible, el desvío del agua fuera de sus cauces naturales. El estudio deberá contemplar la conformidad de la Confederación Hidrográfica del Júcar y las actuaciones previstas en el mismo se deberán realizar con anterioridad a cualquier actuación que influya en las escorrentías naturales o en la red de drenaje del aeropuerto.

Madrid, 22 de febrero de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

5646

RESOLUCIÓN de 22 de febrero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del estudio informativo para la localización, dimensionamiento y proyecto de un área de servicio en la autopista Santiago-Ourense. Tramo: Santiago-Alto de Santo Domingo.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, y el 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 695/2000, de 12 de mayo, en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, y en el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, en los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental y de las resoluciones sobre el sometimiento o no a evaluación de impacto ambiental de los proyectos incluidos en el anexo II del citado Real Decreto Legislativo 1302/86, de competencia estatal.

La Dirección General de Carreteras de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, según la redacción dada en la Ley 6/2001, de 8 de mayo, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 16 de noviembre de 2001, el estudio de impacto ambiental del estudio informativo «para la localización, dimensionamiento y proyecto de un área de servicio en la autopista Santiago-Ourense. Tramo: Santiago-Alto de Santo Domingo», al objeto de determinar si era necesario someterlo, según criterio del órgano ambiental, al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto se tipifica en la categoría de proyectos del anejo II de la Ley 6/2001, grupo 9, otros proyectos; letra k) «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, es decir ...». Por otro lado, en el anexo I de la citada disposición se contempla en el grupo 6, proyectos de infraestructura; letra a) carreteras; punto 1.º «construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado».

El estudio de impacto ambiental estudia 7 ubicaciones posibles para las áreas de servicio. Analiza la climatología, bioclimatología, geología, vegetación, fauna, edafología, hidrología, patrimonio cultural, paisaje, planeamiento urbanístico. Evalúa el impacto que se produciría sobre cada uno de los elementos del medio por la construcción del área de servicio en cada una de las alternativas de localización, llegando a la conclusión de que el impacto menor, calificado de moderado, se produciría en la localización G1 punto kilométrico 28,000 en el término municipal de Silleda.

El Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General de Conservación de la Naturaleza.

Aguas de Galicia.

Ayuntamientos de Santiago de Compostela, Boqueixon, Teo, Vedra, Vila de Cruces A Estrada, Silleda y Lalín.

Dirección General de Calidad Ambiental y Dirección General del Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia.

Las contestaciones recibidas consideran que no es necesario someter el proyecto al procedimiento de evaluación ambiental. El Ayuntamiento de Lalín por razones no ambientales considera preferible otras ubicaciones.

En virtud del artículo 1.2 de la Ley 6/2001 y viendo que en la construcción del área de servicio en la localización G1 punto kilométrico 28,000 (término municipal de Silleda), propuesta como óptima en el estudio de impacto ambiental, no se prevén impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el estudio informativo «para la localización, dimensionamiento y proyecto de un área de servicio en la autopista Santiago-Ourense. Tramo: Santiago-Alto de Santo Domingo».

No obstante, en la ejecución de las obras y en la redacción del proyecto de construcción se deberá cumplir con las siguientes condiciones, además de con todas las medidas correctoras previstas en el estudio de impacto ambiental:

1. En el diseño definitivo del ramal de acceso a la autopista en dirección Ourense se procurara minimizar la afección al conjunto de robles que existen al sur de la zona que está previsto que ocupe el área de servicio.