

estos aspectos deberán ser abordados en los proyectos definitivos de trazado y construcción.

El estudio de impacto ambiental hace referencia a la necesidad de seguir profundizando, en futuras fases del proyecto, en aquellos aspectos en los que la información no ha sido suficiente al haberse realizado, el mismo, en la fase de estudio informativo. Por lo tanto, las medidas correctoras propuestas tienen un carácter general, no alcanzando el grado de detalle suficiente para que las mismas sean aplicables.

ANEXO IV

Relación de alegantes:

Ayuntamiento de Avila.
 Consejería de Fomento de la Junta de Castilla-León.
 Don Alfonso Alvarez de Toledo y Urquijo.
 Don Antonio Sada Calderón.
 Don Fernando de la Cerda.
 Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla-León.
 Asociación para la Defensa de los Ecosistemas Abulenses (ACEBAD).
 Don Eduardo Barrientos Fernández.
 Confederación Hidrográfica del Duero.
 Diputación Provincial de Avila.

Contenido de las alegaciones:

Los aspectos más significativos presentados en las alegaciones son:

En las alegaciones particulares: Que el trayecto comprendido entre la N-110, tramo Avila-Villacastín y la N-403 a la altura del cementerio de Avila, atraviesa una zona de encinares, por lo que se propugna un desplazamiento de la traza más hacia el sur o situar el enlace de inicio de la variante más cerca de Villacastín.

En las alegaciones de los organismos oficiales: El Ayuntamiento de Avila solicita se estudie el desplazamiento de la futura traza más hacia el norte del cementerio, con el fin de posibilitar la futura ampliación de éste, y evitando el intrusismo visual de la obra.

La Junta de Castilla y León, a través del Servicio de Carreteras de la Consejería de Fomento, asume los planteamientos generales del estudio, y propugna el mantenimiento de contactos con el Servicio Territorial de Avila con el fin de coordinar las actuaciones en los cruces con las carreteras autonómicas.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio sugiere el siguiente condicionado:

1. El trazado de la alternativa norte deberá desplazarse hacia el sur para disminuir el impacto sobre el encinar a lo largo de las dehesas de «Zurra» y «El Pinar».
2. Se establecerán todas las medidas necesarias para la conservación y protección del nido de águila calzada situado próximo al trazado previsto.
3. En los puntos kilométricos 0,500, 3,050, 2,750, 6,050 y en el nudo con la carretera Salamanca-Cardenosa, se construirán pasos de ganado (superiores o subterráneos) para dar continuidad a los actuales caminos.

ANEXO V

Comentarios recibidos fuera de plazo

ICONA y ADECAB solicitan que la carretera no afecte a las dehesas y proponen que la traza sea paralela al encinar. El desplazamiento necesario sería de menos de un kilómetro en dirección sur, respecto al proyecto actual.

La CODA solicita que se realice la variante con un recorrido alternativo que no dañe los encinares, proponiendo que la carretera se construya por la zona situada al borde de las dehesas.

139

RESOLUCION de 26 de noviembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado de la autovía Utiel-Valencia. CN-III, puntos kilométricos 252,5 al 280,0. Tramo: Caudete-Requena, de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado de la autovía Utiel-Valencia. CN-III, puntos kilométricos 252,5 al 280,0.

Tramo: Caudete-Requena, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 26 de noviembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado «Autovía Utiel-Valencia. Carretera N-III de Madrid a Valencia. Puntos kilométricos 252,5 al 280,0. Tramo: Caudete-Requena», de la Dirección General de Carreteras

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

Al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 21 de diciembre de 1990, a la Dirección General de Política Ambiental, el proyecto de trazado.

El proyecto consiste en la conversión en autovía del tramo comprendido entre los kilómetros 252,5 y 280,0 de la carretera N-III.

Las características principales del proyecto se recogen en el anexo I de esta Resolución.

Recibido el referido proyecto de trazado, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las consultas se recogen en el anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio de impacto ambiental, éste fue sometido a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 15 de septiembre de 1992.

Los aspectos más destacados del referido estudio, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 6 de noviembre de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, para completar el expediente, el estudio de impacto ambiental y una copia de los documentos esenciales del expediente de información pública.

En la fase de información pública correspondiente al estudio de impacto ambiental de la autovía Utiel-Valencia, tramo Caudete-Requena, no se ha formulado ninguna alegación.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto-ley 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el proyecto de trazado «Autovía Utiel-Valencia, puntos kilométricos 252,5 al 280,0. Tramo: Caudete-Requena».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada se establecen, por la presente declaración de impacto ambiental, las siguientes condiciones, de manera que la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

1. *Protección del sistema hidrológico.*—a) Defensa contra la obstrucción de drenajes: De acuerdo con la Confederación Hidrográfica del Júcar, se realizará el inventario de los cauces interceptados por la traza que, en avenida, puedan llegar a transportar unos caudales sólidos capaces de obstruir los drenajes de la autovía y se proyectarán y diseñarán los oportunos desarenadores para garantizar que los caudales circulantes sean de aguas claras, cuando la construcción de estos diques resulte más económica que aumentar la sección de los drenajes.

b) Calidad de las aguas: Con objeto de preservar la calidad de las aguas superficiales que pudieran verse afectadas durante la fase de construcción de la vía, se proyectarán las balsas de filtrado y de contención,

por donde deberán pasar los efluentes para que el vertido final a las líneas de drenaje mantenga, al menos, la calidad original de las aguas circulantes.

2. *Patrimonio arqueológico.*—Dado que en el inicio de la autovía y en las proximidades de Caudete de las Fuentes, existen yacimientos ibéricos en los parajes denominados «Los Villares» y «La Atalaya», y que la traza discurre por la depresión existente entre ambos, se realizarán, previa consulta al órgano competente de la Generalidad Valenciana, las acciones preventivas y de protección necesarias, especialmente en la franja a ocupar por la autovía entre los puntos kilométricos 2,600 y 3,300 de proyecto.

3. *Prevención de ruido.*—Se realizará un estudio de niveles de ruido, que podrán originarse en la explotación de la nueva vía y se diseñarán las medidas correctoras que, en su caso, habrán de realizarse para que los niveles de inmisión sonora, medidos en los límites del territorio calificado como urbanizable en esta fecha, no sobrepasen los 52 dBA Leq, y medidos entre las veintitrés y las siete horas, ni los 62 dBA Leq, medidos entre las siete y las veintitrés horas, en cualquier situación y en condiciones de campo abierto. En las edificaciones existentes en el entorno se deberá garantizar que a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura no se superen los 55 dBA y 65 dBA Leq, respectivamente, para los períodos horarios antes citados.

En el caso de ser necesario el diseño de pantallas se intentará que, en la medida de lo posible, éstas sean del tipo «diques de tierra», en cuyo caso se deberán revegetar posteriormente.

4. *Protección de la morfología, restauración e integración paisajística de la obra.*—Con el fin de minimizar la afección morfológica y conseguir la recuperación ambiental y la integración paisajística de la obra, se redactará un proyecto en el que se concretarán, diseñarán y presupuestarán las medidas de esta naturaleza propuestas en el estudio de impacto ambiental relativas a todas las áreas afectadas por las obras.

En el mismo se detallará la localización de las instalaciones y caminos de obra; los vertederos y escombreras definiendo su forma final, y las canteras, graveras y zonas de préstamos, señalando además sus características, formas de explotación y los volúmenes a extraer en cada caso. En ningún caso se deberán ocupar temporalmente terrenos de las vegas de los ríos Madre y Magro.

5. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en los condicionantes de esta declaración. En él se detallará el modo de realizar el seguimiento de las actuaciones, se describirá el tipo de informes, la frecuencia y el período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá, entre otros, los siguientes controles e informes:

Antes de la fecha de emisión del acta de recepción provisional de la obra, un informe en el que se describan las medidas correctoras y restauradoras realmente realizadas de las establecidas por las condiciones 1, 2, 3 y 4.

Al año de la puesta en servicio de la nueva vía, un informe técnico sobre los niveles de ruido realmente alcanzados y la eficiencia de las medidas correctoras a las que se refiere la condición 3.

Anualmente, durante tres años, emitiéndose el primer informe antes de la fecha de emisión del acta de recepción provisional de la obra:

Estado de las estructuras para proteger el sistema hidrológico a que se refiere la condición 1.

Estado y evolución de las zonas sobre las que se ha desarrollado el proyecto de recuperación ambiental y restauración paisajística a que se refiere la condición 4.

6. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá un escrito a la Dirección General de Política Ambiental, certificando la incorporación de un proyecto agregado al de construcción de este tramo de autovía, conteniendo la documentación y medidas que esta declaración de impacto ambiental establece como necesarias y que son las siguientes:

Estudio de cauces afectados y diseño de las estructuras que, para protección del sistema hidrológico, establece la condición 1.

Medidas diseñadas para prevenir las afecciones por ruido, citadas en la condición 3.

Proyecto para la protección de la morfología, restauración e integración paisajística de la obra que refiere la condición 4.

Programa de vigilancia ambiental que establece la condición 5.

Del examen de esta documentación que lleve a cabo la Dirección General de Política Ambiental, se podrán derivar modificaciones de las actuaciones

previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

Madrid, 26 de noviembre de 1992.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Descripción del proyecto

El objeto del proyecto es la transformación del tramo Caudete de las Fuentes-Requena, situado entre los puntos kilométricos 252,5 y 280,0 de la carretera nacional III, en autovía. La actuación ocupará una extensión de 140 hectáreas. El proyecto duplica dos tramos de la calzada actual, el primero, de unos cuatro kilómetros, se encuentra entre Caudete y Utiel, y el segundo, de algo más de 2,5 kilómetros, entre Utiel y San Antonio. El resto de la autovía es de nuevo trazado.

a) *Trazado.*—Las características geométricas del trazado son las siguientes:

Calzadas: 2 x 7.

Arcenes interiores: 2 x 1.

Arcenes exteriores: 2 x 2,5.

Radio mínimo: 700 metros (únicamente en el inicio del tramo).

Radio mínimo general: 900 metros.

Radio máximo: 3.600 metros.

Rampa máxima: 5 por 100.

Acuerdos convexos: KV = 6.000.

Acuerdos cóncavos: KV = 3.500.

Longitud mínima de acuerdos: 100 metros.

Bermas de 1 metro.

Tercer carril: 3,5 metros.

Mediana de 9 metros de anchura.

Se ha previsto la ampliación de un tercer carril en el año 2.005, diseñando las estructuras y enlaces con ampliación de la plataforma por el exterior.

La mayor parte del proyecto supone un nuevo trazado, duplicándose los tramos comprendidos entre los puntos kilométricos: 0,000 a 1,288,6, 6,311,2 a 9,770,6, 12,175,4 a 13,609 y 13,996 a 14,300. En todos estos tramos la calzada se duplica por la derecha de la calzada actual.

Se inicia con un atropetamiento de la calzada actual para llegar a la plataforma de la autovía, este enlace se prolonga hasta el punto kilométrico 0,600.

Además de esta entrada y de la salida final, el tramo tiene nueve enlaces:

Venta del Moro, punto kilométrico 0,750.

Acceso a Caudete de las Fuentes, punto kilométrico 3,730.

Incorporación desde Caudete de las Fuentes, punto kilométrico 5,870.

Utiel sur, punto kilométrico 9,500.

Utiel este, punto kilométrico 11,420.

San Antonio, punto kilométrico 14,900.

Polígono industrial de Requena, punto kilométrico 19,100.

Requena norte, punto kilométrico 22,500.

Requena este, punto kilométrico 25,200.

b) *Estructuras.*—Se han proyectado 26 estructuras, 10 pasos inferiores y otros 16 superiores. Los pasos inferiores son estructuras de hormigón con tablero de vigas, mientras que los pasos superiores son a su vez, estructuras de hormigón con tableros de losa.

c) *Movimientos de tierra.*—No se proyectan grandes desmontes. Sólo hay dos tramos con desmontes, de unos 10 metros, para los que se proyectan taludes 3(V)/1(H). Se han previsto unos volúmenes de 1.384.324 metros cúbicos de desmonte y de 2.807.479 metros cúbicos de terraplén.

d) *Obras de drenaje.*—Los cauces principales de ríos y ramblas se cruzan con las siguientes grandes estructuras:

Río Magro, con una estructura de 65 metros de longitud.

Rambla de Estenas, con una estructura de 75 metros de longitud.

Rambla de San Antonio, con una estructura de 100 metros de longitud.

Rambla de la Casa Nueva, con una estructura de 160 metros de longitud.

Los pequeños cursos de agua se cruzan con 80 pequeñas obras de fábrica (caños con un diámetro de 1,20 metros).

ANEXO II
Consulta sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
1. Presidencia Generalidad Valenciana	-
2. Delegación del Gobierno de la Comunidad Autónoma Valenciana	X
3. Agencia de Medio Ambiente de la Generalidad	X
4. Confederación Hidrográfica del Júcar	X
5. Ayuntamiento de Requena	-
6. Ayuntamiento de Utiel	X
7. Ayuntamiento de Caudete	-
8. Federació Valenciana de Municipis	-
9. Diputación Provincial de Valencia	-
10. Instituto de Ciencias Biológicas	-
11. Instituto de Hidrología y Medio Ambiente	-
12. Instituto de Ciencias Químicas	-
13. Instituto Valenciano de Economía	-
14. Instituto Valenciano de Geografía	-
15. Departamento de Geografía, Facultad de Geografía	-
16. Departamento de Botánica, Facultad de Biología	-
17. Departamento de Geología, Facultad de Ciencias	-
18. Coordinadora Asamblearia (CAME)	-
19. Acció Ecologista Agro	-
20. CODEMA	X
21. Grupo Defensa «Rocadell»	-
22. Coordinadora de Defensa del Bosc	-
23. Asociación de Técnicos de Medio Ambiente	-
24. IMPIVA	-
25. GEL	-
26. Asociación de Estudios e Investigación	-
27. Federació Amigos Tierra	X

Contenido ambiental de las alegaciones:

La Delegación de Gobierno en la Comunidad Autónoma Valenciana adjunta un informe, elaborado por el Servicio Territorial del ICONA, donde expone que, desde el punto de vista ambiental, la traza discurre por terrenos predominantemente agrícolas con mayor productividad potencial que otros terrenos de carácter forestal. No obstante, no existen alternativas posibles al trazado actual que permitan integrar la autovía en terrenos de más baja productividad potencial.

En cuanto a la flora y la vegetación no existen elementos florísticos que se encuentren catalogados con status de protección.

De igual forma, la fauna de vertebrados silvestres se encuentra reducida a comunidades de aves, mamíferos y reptiles propios de zonas antropizadas. Las especies objeto de explotación cinegética presentan, en las proximidades de la traza, poca importancia cuantitativa.

Al recorrer la autovía terrenos de orografía relativamente suave, el impacto visual, debido a movimiento de tierras, es de menor importancia. En cambio, la afección por ruido resulta significativa, por lo cual se tomarán medidas tendentes a suavizarla, fundamentalmente en las proximidades de núcleos de población y zonas de asentamientos humanos.

La Agencia del Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana facilitó estas valoraciones:

El trazado de este tramo transcurre por un paisaje monótono, con relieve llano o ligeramente alomado, dominado por cultivos de secano, alternantes con cultivos hortícolas sobre los depósitos ligados a los cauces actuales de los ríos. Debido a la magnitud de la obra, la superficie agrícola sufre un cambio de uso del suelo considerable que puede tener incidencia en el sector primario.

Al noreste de Requena existe una pequeña zona que puede presentar problemas de tipo geológico, litológico y geotécnico por la naturaleza de los materiales: Arcillas abigarradas, arcillas yesíferas y yesos.

La superficie de vegetación natural que puede verse afectada por la realización de la obra se reduce a unos bosquetes aislados de pino carrasco (*pinus halepensis*). Desde el punto de vista de la conservación del medio natural, no existen elementos singulares importantes a lo largo del trazado.

Se considera recomendable la aplicación de medidas correctoras y/o protectoras necesarias para la integración de la obra en el entorno.

La Confederación Hidrográfica del Júcar proporcionó esta respuesta:

Deberá tenerse en cuenta la posible incidencia que las obras pudieran tener en relación con las cerradas, riberas, márgenes y otros espacios naturales hídricos de interés.

En cuanto al aspecto hidrológico, esas obras deberán permitir el paso de las aguas superficiales afectadas, teniendo en cuenta:

a) En relación con los cauces definidos:

La capacidad de desagüe en las obras de fábrica, que será suficiente para permitir el paso del caudal de la avenida de cálculo, no produciéndose aguas arriba sobreelavación de la lámina de agua.

Las embocaduras de las obras de fábrica estarán convenientemente protegidas aguas abajo, incorporando los disipadores de energía adecuados para evitar erosiones al restituir el agua a su cauce natural.

Las obras de fábrica se deberán dimensionar con gálibos mínimos que garanticen el paso de los caudales sólidos previsible, sin que se produzcan acumulaciones de los mismos.

b) Donde no haya cauces definidos:

Se deberá reponer la servidumbre de paso del agua, de tal modo que se cumpla el artículo 45.1 de la Ley de Aguas, sin modificar las servidumbres naturales actualmente existentes, y además, garantizándose la inexistencia de riesgo de encharcamientos o inundaciones causados por las obras en cuestión.

En cuanto a la posible afección de las obras sobre las aguas subterráneas se estudiarán:

La localización de acuíferos, zonas de recarga y de surgencia.

La calidad de las aguas y el inventario de los vertidos.

La evolución estacional de los niveles freáticos y la determinación de los flujos subterráneos.

En relación con los rellenos y los vertidos se garantizará la no afección a los recursos de agua superficial y subterránea por los vertidos contaminantes que se puedan realizar durante la fase de construcción y una vez en funcionamiento. En cuanto a los préstamos y extracciones, en cauces o en sus zonas de servidumbre, se garantizará su no afección y su reposición al estado primitivo una vez terminadas las obras.

El Departamento de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Valencia plantea que, en el inventario de parcelarios y listado de expropiaciones, llevado a cabo por el MOPU, constan dos parcelas pertenecientes al yacimiento arqueológico de los Villares. Por tal motivo, se deberán tomar las medidas necesarias de salvamento, antes de que se inicien las obras de la autovía, como contempla la Ley de Patrimonio Cultural.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Contenido

El índice del Estudio de Impacto Ambiental contiene, en general, los apartados exigidos por el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental y, en su introducción, define los objetivos del mismo. A continuación, describe las características generales del proyecto de trazado, con una especial mención a que la traza se sitúa a más de 100 metros de zonas de urbanización consolidada o calificadas como urbanizables, en los planeamientos vigentes. También resalta que la permeabilidad transversal, en su recorrido, queda garantizada por cuatro grandes obras de fábrica y 80 pequeñas (con caños de 1,20 m de diámetro), y que se reponen caminos y carreteras por medio de 75 pequeñas obras y 26 estructuras, todas de paso.

Expone los diferentes componentes ambientales del entorno de actuación, agrupados en las siguientes áreas:

Geomorfología y relieve. Clima. Medio hídrico. Suelos.

Vegetación y usos del suelo. Fauna.

Paisaje con amplio reportaje fotográfico.

Perfil socio-económico.

El Estudio identifica y valora los impactos, tanto en la fase de construcción como de explotación, con una terminología un tanto ambigua. En este epígrafe afirma que los impactos sobre el medio atmosférico no aumentarán significativamente en la fase de construcción y que, en la fase explotación, los más importantes serán los sonoros.

A continuación afirma que la presencia de la actuación supondrá, sobre el medio geomorfológico, una considerable modificación de la fisiografía, en la zona de la Atalaya de Caudete y en las laderas del Cerro del Telégrafo de Requena, y considera que la incidencia del resto de la traza sobre la geomorfología será poco importante.

En cuanto a los impactos sobre el medio hídrico se refiere, considera que la red de drenaje proyectada restituye, sobradamente, las condiciones iniciales de escorrentía.

El cambio de uso de 140 hectáreas, de suelo agrícola a soporte de infraestructura viaria, lo considera como uno de los principales impactos del proyecto; en cambio, expone que el impacto sobre la vegetación natural y la fauna será poco importante.

El impacto sobre el paisaje estima que puede ser considerable en la fase de construcción, pero que puede ser corregido mediante la restauración paisajística de los terrenos afectados.

En los movimientos de tierra se prevé un volumen de 1.384.324 metros cúbicos de desmonte y 2.807.479 metros cúbicos de terraplén.

El Estudio hace especial mención sobre la posible afección, por los movimientos de tierra, a restos arqueológicos no prospectados, relacionados con el poblado ibérico localizado sobre dos parcelas acotadas en las lomas situadas al SO de Caudete de las Fuentes, en los parajes denominados Los Villares y Atalaya, manifestando que es probable que existan restos en áreas a ocupar por los enlaces de Caudete.

El Estudio de Impacto Ambiental recomienda una serie de medidas correctoras durante las fases de construcción y explotación, entre las que destacan los sondeos y excavaciones previos a los movimientos de tierras, la recuperación de 700.000 metros cúbicos de tierras vegetales, y la realización de un plan de restauración paisajística y de recuperación de los terrenos afectados, desarrollando los tratamientos en un anejo de revegetación. El Estudio termina con la definición de un plan de vigilancia y control y una breve síntesis.

Análisis del contenido

El Estudio de Impacto Ambiental se efectúa en la fase de proyecto de trazado por lo que únicamente analiza la alternativa que fue seleccionada en la fase previa de Estudio Informativo.

La descripción del proyecto y el inventario ambiental son aceptables, aunque este último se ciñe al entorno próximo de la actuación, no entrando en la valoración de los efectos positivos de este tramo de autovía sobre el entorno regional y nacional. La cartografía temática presentada se considera insuficiente.

En la definición y valoración de efectos e impactos no utiliza la terminología ni los criterios de valoración propuestos por el Reglamento de Evaluación de Impactos Ambientales, aunque queda clara la magnitud de los efectos.

El Estudio no indica el emplazamiento de canteras, préstamos ni vertederos, como tampoco las medidas para su restauración.

Las medidas correctoras indicadas en el Estudio se consideran suficientes, aunque no las proyecta, no las mide, ni las valora.

En el programa de vigilancia ambiental no contempla la frecuencia ni la extensión temporal de los controles que propone y el documento de síntesis se reduce a una página. Todas estas deficiencias observadas quedan subsanadas mediante la aplicación del condicionado de la presente declaración de impacto ambiental.

140

RESOLUCION de 1 de diciembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de explotación de la cantera de áridos denominada «García II» en el término municipal de Rincón de Soto (Rioja).

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública, para general conocimiento, la declaración de impacto ambiental que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 1 de diciembre de 1992.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de explotación de la cantera de áridos denominada «García II», en el término municipal de Rincón de Soto (Rioja)

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

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, el 14 de febrero de 1990 don Félix García Pérez, como promotor de la actuación, remitió a

la Dirección General de Política Ambiental, a través de la Dirección Provincial, en Rioja, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, la memoria-resumen del proyecto de explotación para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto consiste en la apertura de una cantera de áridos y de una planta para el lavado del material y su posterior clasificado, en el paraje denominado «Campana», término municipal de Rincón de Soto (Rioja).

El anexo I contiene los datos esenciales de dicho proyecto de explotación.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció, en fecha 26 de febrero de 1990, un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 23 de mayo de 1990, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado al titular del proyecto de las respuestas recibidas, así como de los aspectos más significativos a considerar en la realización del estudio del impacto ambiental.

La relación de consultados, así como un resumen significativo de las respuestas recibidas se recogen en el anexo II.

Elaborado por el promotor de la actuación el estudio de impacto ambiental, el 6 de abril de 1991 («Boletín Oficial del Estado» número 83) fue sometido por la Dirección General de Política Ambiental a trámite de información pública, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento, sin que se interpusieran alegaciones.

Los aspectos más destacados del referido estudio, así como las consideraciones que, sobre el mismo, realiza la Dirección General de Política Ambiental se recogen en el anexo III.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 29 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.º 2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada y una vez subsanadas por la Dirección General de Política Ambiental las relevantes deficiencias de información observadas en el estudio de impacto ambiental, se establecen, por la presente declaración, las siguientes condiciones, de manera que se asegure la minoración de los posibles efectos ambientales negativos y la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

1. *Protección del sistema hidrológico.*—Dada la existencia de un acuífero estacional y a la vista de que el estudio de impacto ambiental no lo analiza con el suficiente grado de detalle, se adoptarán las siguientes medidas preventivas:

a) Los vertidos líquidos procedentes del mantenimiento de la maquinaria de la explotación serán recogidos y enviados a Centros de tratamiento autorizados.

b) El agua procedente de las labores de tratamiento del material extraído será conducida a una balsa de decantación, procediéndose posteriormente a reincorporarla al sistema mediante circuito cerrado.

c) En caso de realizarse algún otro tipo de vertido al río Ebro distinto del contemplado en el punto anterior, se deberá disponer de la correspondiente «autorización de vertido» de la Confederación Hidrográfica competente.

2. *Protección de la fauna.*—Dado que para la explotación se prevé la instalación de una línea de transporte eléctrico, y a la vista de que la actuación se sitúa próxima a la zona de especial protección de aves del río Alhama, se dotará a la citada línea de transporte de energía de «apoyos rígidos», así como de estructuras «salvapájaros», de forma que se evite el choque o electrocución de aves.

3. *Protección del paisaje.*—A fin de corregir, en lo posible, los problemas de intrusismo visual que provocará la explotación, se adoptarán las siguientes medidas:

3.1 Se instalará una pantalla vegetal con especies arbóreas y arbustivas presentes en la zona, de altura y disposición tal que impida la visualización de la explotación desde la CN-232.

3.2 Deberá estudiarse un nuevo acceso a la explotación, ya que el que se contiene en el proyecto produce un considerable impacto paisajístico.