

y posterior revegetación de los terrenos afectados por desmontes, falsos túneles, terraplenes, embocaduras de túnel y vertederos. Por último, en el interior del túnel será necesario adoptar medidas que eviten el almacenamiento de sustancias contaminantes y proceder al sellado de las vías de agua. También está previsto la instalación de balsas de decantación, durante la fase de construcción, para evitar que los lodos generados por las obras de túnel sean arrastrados por las aguas de filtración hacia el exterior.

ANEXO IV

Resumen de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública

Durante el trámite de información Pública han presentado alegaciones las siguientes entidades:

Confederación Hidrográfica del Norte.
Dirección de Agua del Gobierno Vasco.
Dirección General de Carreteras.
Dirección General de Infraestructura de RENFE.
Viceconsejería de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.
Uniport Bilbao. Comunidad Portuaria.
Ayuntamiento de Santurce.
Ayuntamiento de Zierbena.
Ayuntamiento de Ortuella.
Ayuntamiento de Abanto-Zierbena.
Iberdrola.

La Confederación Hidrográfica del Norte traslada la información recibida a la Dirección de Aguas del Gobierno Vasco, por ser este el órgano competente en virtud del Decreto 297/1994, de 12 de junio, por el que se aprueba el traspaso a la Comunidad Autónoma del País Vasco de las funciones y servicios en materia de Recursos y Aprovechamientos Hidráulicos, cuando se trata de proyectos intracomunitarios.

La Dirección de Agua del Gobierno Vasco considera que es la alternativa A la más favorable. Esta alternativa parte de la cabecera Norte de la futura estación de mercancías en el Puerto de Bilbao y discurre en túnel con una longitud de 4.779 metros atravesando el Monte Serantes hasta las proximidades de la estación de Ortuella. No prevén afecciones importantes a la hidrología superficial o subterránea de la zona por no existir un nivel freático generalizado en el túnel, aunque el nivel calcarenítico podría dar lugar a la presencia de agua en el túnel. Establece que durante las excavaciones en el túnel, deberá preverse la construcción de balsas de decantación, próximas a las boquillas y con capacidad adecuada a los caudales de agua producidos, para evitar el vertido directo de las aguas del túnel a los cursos de agua existentes.

También sugiere que los materiales sobrantes de la excavación (aproximadamente 345.000 metros cúbicos en la alternativa A) sean depositados en las antiguas explotaciones mineras situadas en Abanto-Zierbana y Ortuella, concretamente en las minas Bilbao, La Balastera y Campillo y Carmen.

La Dirección General de Carreteras no presenta ninguna alegación al no tener la Red de carreteras del Estado ninguna carretera en la zona.

La Dirección General de Infraestructuras de RENFE entiende que la afección medioambiental derivada del proyecto será mínima, al discurrir la mayor parte del trazado por túnel.

La Viceconsejería de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco se pronuncia respecto a las cuatro posibilidades relativas a la sección transversal del túnel, así se descartan las soluciones III (construcción inicial de un túnel de vía única y, posterior del otro túnel gemelo) y IV (construcción inicial de dos túneles de vía única), por resultar complicados los transbordos de emergencia en caso de riesgos de accidentes o parada de trenes, y se inclina por la construcción completa de túnel de vía doble. Se inclinan por la alternativa B (parte de Trapagaran hasta la parte sur de la estación de clasificación del puerto) y por la construcción completa del túnel de vía doble.

Uniport Bilbao. Comunidad Portuaria. Sus alegaciones carecen de contenido medioambiental, expresa su disconformidad con el proyecto, si no va acompañado de una serie de actuaciones complementarias.

El Ayuntamiento de Santurce alega que la alternativa B3 es la que resulta más inadecuada desde el punto de vista medioambiental por su incompatibilidad con el proyecto de vial interpuertos, además de afectar al municipio de Santurce y a otros asentamientos humanos. La alternativa B2 (conexión con la red en Urioste) no supone afección ambiental al municipio de Santurce.

El Ayuntamiento de Zierbena considera que la única alternativa que le afecta es la A en el tramo comprendido entre la salida norte del túnel de Serantes y el puerto. A pesar de que esta alternativa afecta a suelo con protección paisajística no considera que se producirá un impacto irreversible, debido a que el trazado discurre a través de un falso túnel, siendo posible la revegetación con especies arbóreas características de la zona. Consideran que durante la fase de construcción del túnel se podrá producir una gran afección al paseo lineal Santurce-Zierbena por el paso de vehículos pesados y el polvo y el barro que producirán.

Se sugiere que los materiales sobrantes de la excavación sean utilizados para los futuros rellenos del puerto.

El Ayuntamiento de Ortuella expone que la alternativa A dividirá el núcleo urbano en dos partes y eliminará la reserva para espacios libres y deportivos del plan parcial del municipio y una parcela del polígono «Abra Industrial». Proponen el cubrimiento de la trinchera del ferrocarril en los barrios de Ralera y Goliflar.

El Ayuntamiento de Abanto-Zierbena no realiza ningún tipo de alegación.

Como consecuencia del plan de ampliación de la central térmica de Iberdrola en Santurce, y la posibilidad de conflicto con el acceso al puerto de las soluciones B y C, se realizan una serie de alegaciones complementarias.

La Viceconsejería de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco se inclina por seleccionar la alternativa A, una vez analizado el cambio de situación que supone el proyecto de ampliación en la central térmica de Iberdrola en Santurce.

El Ayuntamiento de Santurce entiende que la solución B es la más inadecuada desde el punto de vista medioambiental.

La Autoridad Portuaria del puerto de Bilbao considera más adecuada la alternativa A.

La Dirección General de RENFE considera, por motivos funcionales, más acertada la entrada por el Norte a la nueva estación multifuncional del puerto de Bilbao, como hace la alternativa A.

La Central Térmica de Iberdrola en Santurce considera compatibles todas las alternativas de la solución B excepto la 1.

14518 *RESOLUCIÓN de 3 de julio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de construcción del embalse de La Verné, regulador de la acequia de Sora, término municipal de Ejea de los Caballeros (Zaragoza), de la Comunidad General de Regantes del Canal de Bárdenas.*

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, y 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 realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Comunidad General de Regantes del Canal de Bárdenas remitió con fecha 4 de junio de 1998 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la preceptiva Memoria-resumen del proyecto del embalse de La Verné, regulador de la acequia de Sora, término municipal de Ejea de los Caballeros (Zaragoza). Un resumen de dicho proyecto constituye el anexo I.

Recibida la Memoria-resumen la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en cumplimiento del artículo 13 del Reglamento, estableció, con fecha 11 de junio de 1998, un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental de las obras proyectadas.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 29 de enero de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor del contenido de las contestaciones a las consultas y de su opinión

sobre los aspectos más importantes a considerar en la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental. La lista de consultados y un resumen de las contestaciones recibidas constituyen el anexo II.

Elaborado por el promotor el Estudio de Impacto Ambiental fue sometido junto con el proyecto al trámite de Información Pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial de Aragón» número 85, de 17 de julio de 2000, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza» número 164, de 18 de julio de 2000.

Conforme el artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas, con fecha 22 de mayo de 2001 remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, que comprende el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto y el resultado de la Información Pública realizada.

El anexo III incluye un resumen significativo del Estudio de Impacto Ambiental.

No se presentaron alegaciones.

Examinada la documentación presentada, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto de Construcción del «embalse de La Verné, regulador de la acequia de Sora», de la Comunidad General de Regantes del Canal de Bárdenas.

Se da por concluido y válido el proceso de Evaluación de Impacto Ambiental de este proyecto con las conclusiones, medidas y condiciones que se contienen en la documentación del expediente. No se observan potenciales impactos adversos residuales significativos sobre el medio ambiente por la construcción de este proyecto con el diseño, controles y medidas correctoras presentadas por el promotor y lo que prevé hacer en función de los datos reales a obtener en el plan de vigilancia que va a realizar.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

Madrid, 3 de julio de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Resumen del proyecto

El embalse regulador de la Acequia de Sora se sitúa en el barranco conocido por el nombre de La Verné que se encuentra en el término municipal de Ejea de los Caballeros, provincia de Zaragoza.

El embalse podría atender la zona regable del sistema del Canal de Bárdenas mediante el bombeo de vuelta a la Acequia de Sora, o la zona regable de la parte inferior de las Vegas de Ejea, por gravedad.

La insuficiente capacidad del Canal de Bárdenas para atender las puntas de demanda en los meses de mayor consumo puede paliarse con la construcción de embalse laterales, como el que se propone, que permiten adecuar la oferta de agua a la demanda, disminuir los costes de explotación del sistema reduciendo el riego en horas nocturnas y en fines de semana, y lograr un mejor aprovechamiento del agua.

La toma atendida por la Acequia de Sora para alimentar el embalse se realizará a través de la almenara número 1, en el punto kilométrico 25.000 de la citada acequia.

El embalse con cota máxima de nivel normal a 400,20 m, crea un volumen de agua de unos 37,84 Hm³. Con los resguardos de ola y avenida se sitúa la coronación a la cota 303 m, resultando una altura de muros de unos 47 m y afectando una superficie de unas 212,19 Has.

Los muros son de materiales sueltos, con una anchura de 10 m. en coronación, con materiales procedentes del macizo rocoso meteorizado y sano, y suelos aluviales para el núcleo central. La presa tendrá un desagüe de fondo, una estación de bombeo, y un aliviadero para protegerse de las avenidas de la cuenca vertiente. La longitud de coronación es de 960 m.

Desde el punto de vista hidrológico el drenaje principal de la cuenca vertiente lo constituye el barranco de La Verné, afluente por la izquierda del río Arba de Biel. Solo transporta agua de manera intermitente en las épocas de lluvia.

El 40 por 100 de la superficie que quedará ocupada por el embalse está constituida por eriales y el 60 por 100 restante son cultivos. No se

incide sobre ningún espacio protegido. No será necesario realizar voladuras.

Hay una línea de 6,2 km de 66 kv para la acometida eléctrica desde la subcentral de Ejea de los Caballeros y otra línea de unos 4,3 km. de 20 kv para llevar el suministro eléctrico a las compuertas del canal alimentador del embalse.

ANEXO II

Resumen de las contestaciones a la fase de consultas

Contestaciones recibidas

Diputación General de Aragón:

Dirección General de Medio Natural.

Dirección General de Calidad Ambiental.

Departamento de Zoología y Ecología de la Universidad de Navarra. Ayuntamiento de Ejea de los Caballeros (Zaragoza).

Colegio Oficial de Geólogos

S.E.O.

La Dirección General del Medio Natural informa que la obra prevista no afecta a ningún Plan de Ordenación de Recursos Naturales ni al ámbito territorial de ningún espacio incluido en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Aragón o en el Inventario de la Red de Espacios Naturales protegidos de Aragón, ni a zonas húmedas Ramsar ni ninguna zona de especial protección para las aves o inventariado como área importante para las aves según el inventario realizado en 1989 por SEO-ICBP.

No existe constancia de presencia confirmada de especies amenazadas incluidas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas ni en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón.

Debe considerarse la afección a la Cabañera Real de Navarra de 75,22 m. de anchura, vía pecuaria clasificada. Se afecta especialmente en la zona próxima a la presa en el lugar donde se pretende situar el aliviadero.

La Dirección General de Calidad Ambiental informa que a priori globalmente el proyecto no presenta problemas ambientales significativos, recomendando una serie de medidas correctoras que se integran en el Código de buena práctica general de las obras.

El Departamento de Zoología y Ecología recomienda medidas restauradoras.

El Ayuntamiento de Ejea de los Caballeros solicita que se tramite y resuelva con celeridad sobre el proyecto por tratarse de una actuación fundamental para el futuro de las comarcas del canal de Bárdenas.

El Colegio Oficial de Geólogos comunica que en casos como el presente los beneficios generados en la explotación de la obra superar a los impactos (no significativos) durante la fase de construcción.

La Sociedad Española de Ornitología remite una serie de sugerencias para que no se afecte al Área de Importancia Internacional para las Aves (número 174, «Pinares de Zuera», 55.900 Has.)

ANEXO III

Resumen significativo del Estudio de Impacto Ambiental

La ubicación de las instalaciones de obra se hará en el vaso del embalse.

El acceso a la zona del proyecto se hará por un camino ya existente (Camino de la Planaza Vieja).

Los préstamos procederán del vaso del embalse y de una zona de gravas en las inmediaciones que se rellenará con los sobrantes.

Se trazan las líneas eléctricas con las correspondientes medidas de protección para las aves, además de transcurrir por zonas sin figura alguna de protección medioambiental.

Se incluye un plan de vigilancia respecto a las medidas de protección y restauración.

El aliviadero se cambia de situación respecto a lo diseñado previamente, ubicándose en la margen derecha del embalse, evitando la afección a la Cabañera Real de Navarra, que se encuentra a la izquierda del embalse.

Se cumplen las sugerencias para no afectar al Área de Importancia Internacional para las Aves (número 174, «Pinares de Zuera»), cuyo límite se encuentra a más de 4 km. de la cola del embalse.