

# MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**18586** *RESOLUCIÓN de 22 de agosto de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental de la «modificación del tramo I, con respecto al proyecto básico de la conducción Júcar-Vinalopó», de Aguas del Júcar, 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 R.D. 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de este Real Decreto Legislativo solo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

La «Modificación del tramo I, con respecto al proyecto básico de la conducción Júcar-Vinalopó», se tipifica en el epígrafe k del grupo 9, del anexo II de la Ley 6/2001, «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en el anexo I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente».

Con fecha 10 de julio del 2003, Aguas de Júcar S.A., de acuerdo con el artículo 2.3 de la Ley 6/2001, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación sobre las características, ubicación y potencial impacto de Modificación del tramo I, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto de «Transferencia de recursos hídricos del Júcar al Vinalopó», fue objeto de la Resolución de 21 de Diciembre de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental, publicada en el Boletín Oficial del Estado de 16 de Enero de 2001.

Con respecto a las características del Proyecto Básico que se describe en el Anexo II de la citada Resolución y desde el punto de vista ambiental las variaciones que se han introducido corresponden al proyecto constructivo del Tramo I. Estas modificaciones consisten por un lado en el desplazamiento del subtramo correspondiente a la impulsión, al Este de la posición inicial al objeto de facilitar su soterramiento en túnel y, por otro lado, la sustitución del acueducto previsto en la cumbre de La Muela para salvar un barranco mediante tubería enterrada; el resto del trazado considerado permanece como se previó inicialmente, modificándose la forma del depósito regulador pero manteniendo el mismo emplazamiento de la solución inicial.

La obra discurre en el subtramo de la impulsión por la ladera septentrional de la Muela de Cortes, en la margen derecha del río Júcar y su conducción por gravedad sobre la propia Muela de Cortes, en las inmediaciones de la balsa reguladora existente de Iberdrola.

En el subtramo inicial de impulsión la obra se desplaza un máximo de 250 metros hacia el Este respecto a la traza del Proyecto Básico de la Conducción Júcar Vinalopó, con una disposición sensiblemente paralela en ambos trazados. La tubería por gravedad y la balsa reguladora coinciden en su trazado con los previstos en el Proyecto Básico.

Las características inicialmente previstas en el tramo I de la conducción Júcar-Vinalopó, entre el pk 0+000 hasta el pk 4+389, son:

Estación de bombeo en el embalse de Cortes e impulsión de 10 m<sup>3</sup>/s a una altura manométrica total de 523 metros.

Conducción forzada metálica desde el pk 0+000 al pk 1+100 con diámetro interior de 1.800 mm de acero. La primera parte de la impulsión discurre por el Túnel I (L=148 m), posteriormente la tubería asciende en vertical por el Raise Boeing I (H=94 m), a partir de este punto y enterrada en zanja asciende por la ladera (L=317 m), hasta la entrada al Túnel II que, tras recorrerlo (L=526 m), asciende en vertical a través del Raise Boeing II (H=194 m), hasta el Pk 0+991, donde enterrada en zanja llega hasta la Chimenea de equilibrio en Pk 1+100 (L=109 m). Es en este Subtramo donde existen las principales diferencias con el Proyecto Básico ya que se sustituye la tubería de impulsión vista de aproximadamente 1 Km de longitud por túneles, raise-boring y tubería enterrada.

Chimenea de equilibrio de 36 m de altura y 7,8 m de diámetro de hormigón armado.

Conducción por gravedad formada por una tubería de acero de 2.200 mm de diámetro interior y 3.058 metros de longitud.

Balsa reguladora de unos 550.000 m<sup>3</sup> de capacidad, impermeabilizada con lámina de polietileno de alta densidad, en paralelo con la conducción con sus correspondientes válvulas de conexión e independización.

Instalación eléctrica a 132 kV.

La estación de bombeo conserva la ubicación y características previstas en el Proyecto Básico.

Las modificaciones introducidas son las siguientes:

Conducción de impulsión: en este tramo de impulsión la solución constructiva adoptada consiste en enterrar la conducción, en zanja o en túnel, de forma que tras las obras y la restauración prevista no será perceptible la impulsión salvo en las boquillas de entrada a los túneles. La tubería empleada es de acero con diámetro 1.800 mm.

P.K. 0+000 al P.K. 0+148.36. La conducción discurre en el interior del Túnel I.

P.K. 0+148.36 Subtramo en Raise-Boeing I de 93.67 m.

P.K. 0+148.36 al P.K. 0+465. En este Subtramo la conducción es en zanja (enterrada). El acceso a este Subtramo y a la boquilla del Túnel II se realiza a partir de la ampliación de un camino de trazado paralelo preexistente.

P.K. 0+465 al P.K. 0+991.96. La conducción discurre en el interior del Túnel II.

P.K. 0+991.96. Subtramo en Raisa-Boeing II de 193.88 m.

P.K. 0+991.96 al P.K. 1+100. En este Subtramo finaliza la conducción de acero en su conexión con la chimenea de equilibrio, que se desplaza 150 m respecto al Proyecto Básico. A partir de aquí el trazado vuelve a coincidir con el del Proyecto Básico.

En relación al acueducto de la conducción en gravedad, se sustituye al principio del subtramo por un sifón enterrado cuyo trazado discurre por el previsto en el Proyecto Básico. La construcción requiere, al igual que la anteriormente contemplada del acueducto, la ejecución de un camino de obra.

La tubería empleada es de acero con diámetro 2.200 mm. El tramo en gravedad va desde el P.K. 1+100 hasta el 4+158.465 con una longitud de 3.058 m. La derivación de entrada a la balsa está situada en el P.K. 3+830 y la salida en el P.K. 4+030.

Se justifican las modificaciones y cambio de trazado con respecto al Proyecto Básico, por razones de tipo geotécnico, de seguridad y de explotación, que han sido analizadas en detalle en el desarrollo de los Proyectos constructivos:

1. La gran dificultad constructiva por la inestabilidad de ladera de la solución del Proyecto Básico. Las características inestables de la ladera en su parte más baja dificultan la cimentación de una tubería en superficie o su enterramiento en zanjas, por lo que es más conveniente evitar la zona con mayor riesgo de inestabilidad y diseñar una obra que introduzca los menores factores de inestabilidad posibles en la ladera.

2. Mayor seguridad para la prevención de accidentes laborales frente a la solución del Proyecto Básico.

3. La solución adoptada no requiere la instalación de equipos especiales para el tendido de la tubería en superficie y en una ladera de fuertes pendientes, por lo tanto se minimizan las superficies afectadas por instalaciones auxiliares.

4. La técnica constructiva prevista permite realizar la obra en un menor plazo de tiempo con una menor afección a aves rapaces.

5. Mayor longitud de obra subterránea en la impulsión con una menor afección a la fauna, flora y paisaje durante los trabajos de construcción.

6. Mayor facilidad de explotación y mantenimiento por la mejor accesibilidad a la conducción en túnel y por no tener parte de la conducción al aire libre, circunstancia que acelera su deterioro.

Las características del medio son equivalentes a las del trazado considerado en el Proyecto Básico. Se corresponde con materiales calizos, dolomíticos y margosos del Cretácico afectados por el Proyecto Básico. Los suelos que se desarrollan en el nuevo trazado son similares a los que se tenía previsto afectar en el Proyecto Básico y están constituidos por entisoles y, en las áreas de menor pendiente, por inceptisoles. La unidad hidrogeológica sobre la que discurre el nuevo trazado de la impulsión, es la 08.27 Caroch Norte, la misma por la que discurría el trazado previsto en el Proyecto Básico. La vegetación está representada por coscojar y matorral con pinos dispersos y algunos pies aislados de carrasca. El nuevo trazado de la impulsión en el Tramo I afecta a la misma fauna presente en el cañón del río Júcar, entre la que destacan varias parejas

de rapaces, siendo la distancia a sus nidos similar a la prevista en el Proyecto Básico. Dentro de estas especies destacan por su importancia el águila real, águila perdicera, halcón común, búho real, gavián ratonero común, halcón abejero y mochuelo común, todas ellas protegidas por el Real Decreto 439/1990. El paisaje afectado por el nuevo trazado de la impulsión es el mismo que el afectado por el Proyecto Básico. La impulsión discurre igualmente por el límite Norte del lugar de Importancia Comunicaria propuesto «Muela de Cortes», que a su vez es ZEPA, aunque la solución constructiva lo atraviesa de forma subterránea con menor afectación.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó sobre el impacto ambiental del proyecto, con fecha 14 de julio del 2003, al Servicio de Impacto Ambiental de la Dirección General de Gestión del Medio Natural, de la Consejería de Territorio y Urbanismo de la Generalidad de Valencia, al objeto de recabar su opinión sobre el impacto ambiental del proyecto de modificación.

El informe favorable del Servicio de Impacto Ambiental de la Dirección General de Gestión del Medio Natural, recibido el 19 de agosto del 2003 en respuesta a la consulta realizada, indica que las modificaciones planteadas no cambian sustancialmente la actuación valorada inicialmente, presentando una problemática similar con ventajas ambientales como es el enterramiento en túnel de gran parte del trazado.

Se va a aplicar el conjunto de medidas preventivas y correctoras así como acciones de restauración, referidas en el epígrafe 7, y resumidas en el Anexo IV, de la Resolución de 21 de Diciembre de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente.

Considerando el informe del Servicio de Impacto Ambiental de la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Territorio y Urbanismo de la Generalidad de Valencia y los criterios del Anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos, por emisiones a la atmósfera, vertidos a cauces, generación de residuos, utilización de recursos naturales, o afectación a áreas de especial protección pertenecientes a la Red Natura 2000, que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la precitada Ley, y teniendo en cuenta que el objetivo de la actuación es dar solución a un aspecto técnico constructivo del trazado perteneciente al tramo I de la conducción, teniendo en cuenta que se prevé la ejecución de las medidas correctoras aplicables contenidas en el expediente correspondiente a la Resolución de 21 de diciembre de 2000, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de Transferencia de recursos hídricos del Júcar al Vinalopó, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental la «Modificación del tramo I, con respecto al Proyecto Básico de la conducción Júcar-Vinalopó», de Aguas del Júcar, Sociedad Anónima.

Madrid, 22 de agosto de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

## 18587

*RESOLUCIÓN de 2 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «ampliación del Aeropuerto de Málaga», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena).*

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 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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) remitió, con fecha 13 de septiembre de 2002 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 18 de diciembre de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

El promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), elaboró el estudio de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de La Palma, que posteriormente remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, quien lo sometió al trámite de información pública durante 30 días hábiles, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado número 85 de fecha 9 de abril de 2003, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del citado reglamento.

No se ha recibido ninguna alegación al estudio de impacto ambiental.

En el anexo II se describen los datos esenciales del proyecto y los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

En consecuencia, 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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del aeropuerto de Málaga».

### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

El aeropuerto de Málaga se localiza al suroeste de la capital de la provincia, ocupando un sector de la amplia llanura aluvial de la desembocadura del Guadalhorce, en su margen derecha. El horizonte de desarrollo previsible se ha establecido, por parte del Plan Director, en el año 2015, periodo para el cual se ha considerado necesario acometer un continuo desarrollo de la infraestructura aeroportuaria que permita absorber el crecimiento sostenido de la demanda prevista.

Las actuaciones necesarias para la construcción del nuevo sistema aeroportuario se descomponen en varios proyectos cuyas principales actuaciones son las siguientes:

Subsistema de movimiento de aeronaves:

- Apartaderos de espera.
- Ampliación de plataforma de la zona este.
- Plataforma de pruebas contra incendios.
- Área de pruebas de motores y puesto de estacionamiento aislado.
- Calles de salida rápida.

Subsistema de actividades aeroportuarias:

- Ampliación área terminal.
- Nuevo edificio de aparcamientos y accesos provisionales.
- Urbanización de zona de carga y edificio operadores carga aérea.
- Centro de seguridad y servicios.
- Nueva terminal para aviación general.
- Nueva central eléctrica.
- Edificio rent a car.
- Drenaje general del aeropuerto.
- Soterramiento de líneas eléctricas.

Otros proyectos.

- Nuevo acceso Sur.
- Nueva acometida eléctrica a 66 Kv.

El aeropuerto en su localización actual, tiene un escaso margen de desarrollo como consecuencia de las limitaciones orográficas y de la escasa disponibilidad de terrenos debido a la existencia de numerosas infraestructuras, núcleos urbanos e industriales y accidentes naturales situados en el entorno inmediato del aeropuerto. Por todo ello, la mejor opción para el desarrollo del nuevo área terminal es el entorno del edificio actual, tanto para posibilitar la absorción de la demanda en los próximos 15 años, como para la planificación de futuras fases de ampliación del aeropuerto. Los resultados del análisis funcional realizado sobre el área terminal, muestran que el resto de las actuaciones proyectadas están superpuestas a esta actuación.