

12936 RESOLUCIÓN de 1 de julio de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «sustitución de la línea de crudo en el cruce con la ría de Huelva», promovido por CEPSA, de la Autoridad Portuaria de Huelva.

1. Objeto y justificación del proyecto

La sustitución del tramo de línea de crudo que atraviesa la ría de Huelva se justifica por dos motivos. Por una parte, la antigüedad de la tubería, que data de 1966, aconseja renovar este tramo antes de agotar su vida útil. Por otra, satisfacer las necesidades de aumento de calado del canal de navegación del puerto de Huelva, habida cuenta que dicha tubería discurre enterrada bajo dicho canal.

2. Descripción del proyecto

El proyecto consiste básicamente en sustituir unos 1.500 metros del tramo de tubería que atraviesa la ría de Huelva por un tramo nuevo enterrado a mayor profundidad. El sistema constructivo consiste en perforar un túnel, a unos 9 metros de profundidad por debajo de la cota actual de los fondos del canal de navegación, e introducir el nuevo tramo que previamente deberá haber sido montado en tierra y alineado en toda su longitud. La tubería antigua, una vez fuera de servicio, se lava en su totalidad y se extrae la parte que discurre por debajo del canal de navegación (alrededor de 200 metros). El procedimiento para la extracción de dicho tramo es realizar un dragado para dejar la tubería al descubierto, cortar la longitud necesaria y obturar los extremos.

El Anexo II contiene una descripción detallada del proyecto.

3. Tramitación de evaluación de impacto ambiental

La tramitación se inició el 15 de junio de 2004, fecha en que la Autoridad Portuaria de Huelva remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento «Sustitución de la línea de crudo en el cruce con la ría de Huelva» que incluía la descripción del proyecto y sus posibles efectos sobre el medio ambiente, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Dado que uno de los extremos de la conducción se encuentra en terrenos del Paraje Natural «Marismas del Odiel» se consultó, el 17 de junio de 2004, a las Direcciones Generales de Gestión del Medio Natural y de Red de Espacios Naturales protegidos y Servicios Ambientales, ambas de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, acerca de las afecciones de dicho proyecto a dicho espacio natural.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía indicó la conveniencia de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El resultado de las consultas realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, cuyo resumen se incluye en el Anexo I, se trasladó a la Autoridad Portuaria de Huelva el 3 de febrero de 2005.

La información pública del proyecto y estudio de impacto ambiental, se realizó mediante anuncio publicado en el BOE número 81, de 5 de abril de 2005. Durante el período de información pública no se presentó ninguna alegación. Con fecha 16 de mayo de 2004 la Autoridad Portuaria de Huelva remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el proyecto, el estudio de impacto ambiental y el anuncio en el BOE de la información pública.

4. Integración del resultado de las consultas realizadas

El estudio de impacto ambiental analiza las principales propuestas recogidas en el periodo de consultas y las consideraciones que a los efectos realizó la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de las que cuales las más significativas son:

- Incidencia del desmantelamiento de la tubería existente sobre las comunidades bentónicas y las zonas de producción de moluscos bivalvos.
- Gestión de los materiales, productos e instalaciones excedentes.
- Inventario de la avifauna.
- Establecimiento de medidas correctoras y compensatorias para potenciar la biodiversidad, en especial para la avifauna, y minimizar el impacto sobre ésta.
- Valoración del impacto sobre el patrimonio arqueológico sumergido.
- Descripción suficientemente detallada del proceso de restauración de los espacios afectados que estén incluidos en la Red Natura 2000 y el cronograma de las obras.

5. Alternativas

En el estudio de impacto ambiental se realiza un análisis de alternativas consistente en los diversos métodos constructivos, ya que no es posible otra ubicación o solución distinta a la sustitución del tramo de tubería afectado. Las soluciones constructivas propuestas consisten, además de la adoptada, la cual ya ha sido descrita sucintamente en el punto 2, en la excavación de una zanja y en la perforación de un túnel pero con el arrastre de la tubería desde el mar. Tanto la excavación de la zanja (estrecha y profunda) como el enfilamiento desde el mar (método menos seguro que desde tierra) fueron desechados.

6. Análisis de los impactos significativos y sus medidas correctoras

En el capítulo 4 del estudio de impacto ambiental se analizan y valoran los impactos de la actuación, indicando que sólo se producirían durante la fase de construcción. Debido a que el proyecto se desarrolla bajo el lecho marino y que la tubería, antes de su enterramiento, se extiende longitudinalmente sobre una zona industrial, los únicos impactos significativos se producirían en la parcela de unos 60 x 70 metros situada en terrenos del Paraje Natural Marismas del Odiel. Para la excavación del túnel es necesario realizar la perforación en la parcela mencionada, entibar el pozo de trabajo con tablestacas y construir un camino de unos 240 metros a base de zahorra desde la carretera hasta la parcela de trabajo. Una vez concluidas las operaciones (perforación del túnel, unión de la tubería emergente con la existente, etc) se restaurará el terreno a su estado original, tapando el pozo y retirando el firme provisional del camino. De acuerdo con el Director-Conservador del Paraje Natural, se plantarán especies típicas de estos enclaves (retama, salado, barrón etc), quedando el cuidado y conservación de estas plantaciones a la Dirección del Paraje Natural. Además de esta actuación, se llevará a cabo una medida complementaria consistente en la habilitación del denominado recinto piloto para la cría del charrancito.

En el anexo III (resumen del estudio de impacto ambiental), se describen más detalladamente tanto los impactos como las medidas correctoras y compensatorias.

7. Integración del resultado del proceso de participación pública del proyecto

Durante el periodo de información pública no se han formulado alegaciones.

8. Plan de Vigilancia

El plan de vigilancia descrito en el capítulo 6 del estudio de impacto ambiental incluye las actuaciones relacionadas con la calidad de las aguas de la ría y con el patrimonio arqueológico potencialmente afectado.

Conclusión:

En consecuencia la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 29 de junio de 2005, formula, declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del Proyecto «Sustitución de la línea submarina de crudo en el cruce con la ría de Huelva», concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, ni sobre los valores ambientales que han motivado la propuesta de los espacios referidos para su inclusión en la Red Natura 2000.

Lo que se hace público y se comunica a CEPSA, para su incorporación en el procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 1 de julio de 2005.-El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpuri.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	-
Dirección General de Costas	X
Dirección General de Gestión del Medio Natural (Junta de Andalucía)	-
Dirección General de Bienes Culturales (Junta de Andalucía)	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental (Junta de Andalucía)	X
Dirección General de Pesca y Acuicultura (Junta de Andalucía)	X
Dirección General de Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales (Junta de Andalucía)	-
Instituto Español de Oceanografía	X
Ayuntamiento de Palos de la Frontera	-
Cofradía de Pescadores de Huelva	-
Ecologistas en acción	-
Coordinadora Ecologista de Huelva	-
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	X

La Dirección General de Costas considera que el estudio de impacto ambiental debe contemplar específicamente los efectos de la excavación, productos utilizados y construcciones auxiliares sobre el dominio público marítimo terrestre, especialmente sobre la playa del Espigón, así como las medidas preventivas a adoptar en el proceso de concesión de la misma línea con la línea sea-line existente.

Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía ha emitido dos informes. El primero en contestación a las consultas realizadas a las Direcciones Generales de Gestión del Medio Natural y Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales, en el cual indica que se debe realizar un estudio de impacto ambiental, ratificando con ello la decisión de los Servicios Técnicos y del Director-Conservador del Paraje Natural Marismas del Odiel. En el segundo escrito, remite el informe elaborado por la Delegación Provincial de Huelva, en el cual se considera que el proyecto tiene un gran interés, aunque indica que se deben tener en cuenta algunas medidas correctoras tales como evitar la época de cría de la avifauna, la preparación de un vivero para las plantas autóctonas que luego se plantarán en la restauración de la zona, la adecuación del recinto piloto cercano para la cría del charrancito y la elaboración de un plan de gestión de residuos.

La Dirección General de Bienes Culturales de la Junta de Andalucía indica que ha remitido la memoria resumen a la Delegación Provincial de Huelva, la cual informa que durante las fases que impliquen movimiento de tierras se realizará un control arqueológico, el cual consistirá en la presencia continuada de un arqueólogo mientras duren estas fases.

La Dirección General de Pesca y Acuicultura de la Junta de Andalucía considera que se debe describir con suficiente detalle el proceso del vaciado del túnel así como los residuos y efectos sobre la producción de moluscos bivalvos del desmantelamiento del tramo de tubería a sustituir.

El Instituto Español de Oceanografía adjunta un informe del centro oceanográfico de Málaga donde se indica que la obra, al desarrollarse básicamente en tierra y subsuelo, no tendrá efectos sobre el medio marino a excepción de la extracción del tramo de tubería antiguo, cuyos efectos no pueden evaluarse debido a que no se poseen datos de las comunidades actuales de la ría de Huelva.

La Sociedad Española de Ornitología indica que una parte de la actuación afecta directamente a la IBA 261, declarada ZEPa «Marismas del Odiel», la cual alberga multitud de aves protegidas y ofrece una relación de las que allí crían. En este sentido, estima imprescindible que el estudio de impacto ambiental siga los siguientes principios: realización de análisis detallados sobre presencia, densidad y uso del territorio por las aves, planificación de los trabajos constructivos para evitar molestias a las mismas, compromiso de gestión de áreas óptimas para las poblaciones de aves afectadas, programa de vigilancia ambiental e inclusión de los costes de las medidas a adoptar en los costes totales del proyecto.

ANEXO II

Descripción y justificación del proyecto

El proyecto consiste en la sustitución del tramo de la tubería de crudo que atraviesa la ría de Huelva, de tal forma que la nueva tubería discorra a menor cota que la actual. El tramo de tubería a ejecutar es de acero al carbono recubierta de polímeros, tiene unos 1.572 metros de longitud, incluidos empalmes, un diámetro exterior de 36 pulgadas y un espesor de 14,3 milímetros.

Esta nueva tubería discurre sensiblemente paralela a la antigua, aunque a mayor profundidad (unos 9 metros por debajo del lecho de la ría). La tubería antigua, una vez limpia, se tapona y se deja enterrada excepto el tramo que discurre por debajo del canal de navegación de la ría, el cual se corta y se retira con objeto de que no dificulte los futuros dragados de aumento de calado que acometa la Autoridad Portuaria de Huelva.

El procedimiento constructivo del nuevo tramo se describe a continuación.

En la zona de la playa del espigón se inicia la perforación a la cota 1,50 metros, mediante una cabeza de corte con sonda direccional, para guiar la perforación, y los correspondientes tubos, con un diámetro de 168 milímetros. A cierta distancia de la cabeza de corte, se instala un escarificador para conseguir, progresivamente, el diámetro necesario (36 pulgadas), siendo necesarias varias pasadas del escarificador, cada una de tamaño creciente.

Tanto las operaciones de corte como de escarificación necesitan una mezcla de agua y bentonita con objeto de lubricar el corte, consolidar la paredes del túnel y ayudar a evacuar el terreno perforado. Durante el proceso de aumento de diámetro, la mezcla de agua, bentonita y tierra se evacua por el extremo opuesto al del inicio, es decir por la margen izquierda de la ría, ya en zona industrial. Esta mezcla se separa, recirculando la mezcla bentonita agua a la playa del espigón (inicio) y retirando a vertedero las tierras extraídas. A pesar de la reutilización de la bentonita, se deberá reemplazar una parte de la misma que, dependiendo de las características del suelo, se calcula en unos 2.000 metros cúbicos.

Mientras se perfora el túnel, se va construyendo, en la margen izquierda de la ría, la totalidad de la tubería. Una vez terminada en toda su longitud, se realizan las pruebas de estanqueidad para asegurar que no existen fugas.

Una vez construido el túnel con la sección adecuada, se introduce la tubería mediante una cabeza de tiro, que tracciona desde la playa del espigón. En esta zona se construirá una fosa, de unos 30 x 9 metros, hasta, al menos, la cota -9 metros, que es la profundidad donde se realizará el empalme con la tubería que discurre hasta la mono boya. La fosa se estabilizará con tablestacas con agotamiento para evitar las filtraciones de agua y se instalarán «well-point» o sistema de rebaje del nivel freático. Puede que sea necesario, además, el cementado de la parte más profunda del recinto para consolidación del terreno. En tal caso, el terreno cementado se enterraría, junto con las tablestacas, ya que no puede ser retirado.

Por la margen izquierda de la ría también será necesario realizar otra fosa de unos 20 x 20 metros, así como una zanja a todo lo largo del tramo terrestre de la tubería hasta el empalme con la antigua. La tubería discurrirá a una profundidad de mínima de -1,5 metros y su trazado estará debidamente señalado.

El desmantelamiento de la tubería actual consistirá en retirar el tramo central de la misma, justo el que discurre por debajo del canal de navegación del puerto de Huelva. El procedimiento se describe a continuación.

Una vez efectuadas las conexiones con la nueva tubería, se procederá a limpiar la antigua y llenarla de agua de mar. A continuación se realiza un dragado con medios mecánicos hasta dejar al descubierto la generatriz superior del tubo. Se estima un volumen de unos 5.000 metros cúbicos de materiales consistentes en arenas y fangos, los cuales serán depositados en los recintos para material de dragado de la Autoridad Portuaria de Huelva. Antes de realizar los cortes, se lastran las zonas de corte y se retira el recubrimiento anticorrosión. Se colocan a lo largo de la generatriz superior los suficientes elementos de fijación, donde se recibirán los flotadores de izado. Una vez liberado el tramo, se remolca hasta la zona de desguace, donde se corta en tramos de 12 metros para retirada a vertedero. Los dos extremos de la tubería antigua, llenos de agua de mar, que quedan enterrados se obturan.

La ocupación temporal de terrenos en la playa del espigón consiste en la parcela de unos 60 x 70 metros para instalación de maquinaria e inicio del túnel más otra parcela de unos 40 x 4 metros para la fosa y el camino de acceso a estas parcelas desde la carretera del dique, de una longitud de 240 metros aproximadamente. En la margen izquierda se requiere temporalmente la zona de la fosa de unos 20 x 20 metros, la balsa de bentonita de unos 15 x 10 metros, una zona de acopio de tuberías de unos 80 x 50 metros así como la longitud, próxima a 1.600 metros por unos 10 metros de ancho, de la tubería. Todas estas áreas se restaurarán a su estado inicial. En la playa del espigón se acometerán además las medias correctoras y compensatorias que se exponen en el anexo III de la presente declaración.

La ocupación permanente de suelo es prácticamente similar a la actual, debido a que la nueva tubería discurre paralela a la existente. No obstante, en el estudio de impacto ambiental se considera también como ocupación permanente del terreno las tuberías de recirculación de la bentonita entre ambos lados de la ría (canalización de 16 pulgadas de diámetro) ya que no se retirarán al finalizar la obra.

La descripción del proyecto concluye con una descripción muy detallada acerca de la gestión de los materiales, productos e instalaciones excedentes.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

En el estudio de impacto ambiental, además de incluir la descripción del proyecto, resumida en el anexo anterior, y de una serie de anejos, se describen los factores ambientales susceptibles de ser afectados por el proyecto, se identifican y evalúan los previsibles impactos ambientales, tanto sobre los medios físico y biótico como sobre los factores socioeconómicos, se proponen una serie de medidas protectoras, correctoras y compensatorias y se describe el contenido del programa de vigilancia ambiental. El estudio de impacto ambiental incluye además el documento síntesis y los siguientes cuatro anexos: planos; consultas previas; informe sobre medidas de ruido; e informe sobre inspección de las obras de la tubería existente.

Espacios naturales cercanos a la zona de actuación

Los espacios naturales más próximos a la zona de actuación son el Paraje Natural de las Marismas del Odiel y el Paraje Natural de las Lagunas de Palos y de las Madres, ambos declarados LIC y el primero de ellos, además, ZEPA. También se encuentran próximos los LIC «Dunas del Odiel» y «Estuario del Río Tinto», Según los planos que se adjuntan, y la descripción del proyecto, una parte de la actuación ocupará temporalmente terrenos del LIC «Marismas del Odiel». También se observa en los planos que se ocupará provisionalmente una pequeña zona de la IBA Lagunas Costeras de Huelva, cuyo ámbito territorial es superior al del LIC «Laguna de Palos y las Madres». Como se describe más adelante, para minimizar la afección se proponen una serie de medidas preventivas y correctoras.

Estudio de alternativas

El análisis de alternativas realizado en el capítulo 2 del estudio de impacto ambiental se reduce al método constructivo, habida cuenta de que no existe otra alternativa de ubicación.

Las soluciones constructivas propuestas consisten en la excavación de una zanja y en la perforación de un túnel pero con el arrastre de la tubería desde el mar. Tanto la excavación de la zanja (estrecha y profunda) como el enfilamiento desde el mar (método menos seguro que desde tierra) fueron desechados, optándose por la perforación dirigida y arrastre desde tierra, tal como se ha indicado en el anexo II de la presente Declaración.

Descripción del medio físico

Hidrología y calidad del agua. El estudio describe brevemente la hidrología del estuario del Odiel (ría de Huelva) y de las aguas marinas circundantes. Incluye un listado de la calidad del agua del estuario según datos de las campañas oceanográficas que realiza trimestralmente la Junta de Andalucía, correspondiente al año 2003 y primer trimestre de 2004. Estos resultados indican que las aguas estuáricas presentan, en general, cierta contaminación puntual (es decir, en al menos en alguna campaña o estación) por los siguientes parámetros: materia orgánica, nitratos, fósforo, cadmio, cobre y zinc. Por el contrario, los siguientes parámetros no superan en ningún caso los valores imperativos de la legislación vigente: cianuros, fluoruros, nitritos, arsénico, cromo VI, mercurio, níquel, plomo y aceites y grasas.

Sedimentos. Con objeto del presente proyecto, se han realizado 14 sondeos geotécnicos hasta una profundidad de unos 20 metros (cota -20 metros) y 11 vibrocores para caracterización química de los sedimentos a dragar. Únicamente se han analizado los tramos de corer que contenían más de un 10 por ciento de finos, y todos ellos se han catalogado de categoría IIIa, es decir, que puede ser gestionados mediante técnicas de aislamiento blando conforme la «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles».

Descripción del medio biótico

La descripción del medio biológico se centra en el inventario de la flora, fauna y biocenosis marina potencialmente afectadas por la actuación. En una primera parte, se describe la flora representativa de la zona, especialmente de la margen derecha (Paraje Natural), la cual es típica de marisma con cordones dunares, lagunas y canales de marea, con especies intermareales tales como diversas especies de Salicornia y Spartina. En un plano adjunto, se muestra la distribución de los distintos tipos de vegetación natural en toda la zona de actuación. En la margen izquierda de la ría, se observa que la vegetación afectada por la actuación está compuesta por matorral disperso con arbolado y matorral y pastizal.

La descripción de la fauna se centra en la avifauna de marisma, describiendo la zona como un lugar de paso de millares de aves migratorias que utilizan estas áreas fuera de la época de cría. Respecto a las aves que crían, el estudio destaca la espátula (*Platalea leucorodia*), garza (*Ardea cinerea*), garceta (*Egretta garzetta*), flamenco rosa (*Phoenicopterus rubens*) y charrancito (*Sterna albifrons*). La descripción de la avifauna concluye con un listado de las aproximadamente 35 especies de aves más representativas de la zona.

La biocenosis marina se describe en términos generales, desde el zooplancton hasta las especies ictícolas, diferenciando las aguas oceánicas de las interiores. Destacar la presencia de las fanerógamas submarinas *Zoostera marina* y *Zoostera noltii*, que se encuentran en las zonas bajas del estuario. En este apartado del estudio de impacto ambiental se describen también las zonas de producción de moluscos, pero su resumen se expone en el punto siguiente.

Descripción del medio socioeconómico y cultural

Recursos pesqueros: En el entorno del área de actuación existen varias zonas de producción de moluscos denominadas: AND1-08 Punta Umbría; AND1-09 Mazagón; AND1-10 Matalascañas y AND1-11 Zona marítima de Doñana. Todas estas zonas son de tipo A según el Real Decreto 571/1999, es decir, pueden destinarse al consumo humano directo. La zona más próxima a la actuación es la AND-08 Punta Umbría, que comprende desde la playa de la Bota, a poniente de Punta Umbría, hasta el dique Juan Carlos, con lo que la ría de Huelva queda excluida y, por tanto, la actuación no le afectará.

Patrimonio cultural: El área a dragar forma parte del yacimiento denominado «Zonas Portuarias». La intervenciones arqueológicas llevadas a cabo por la Autoridad Portuaria de Huelva con motivo de dragados en el canal de acceso (año 2001) y borde del mismo (año 2003), concluyen que los restos arqueológicos recuperados en el canal han sido arrastrados o transportados a las zonas de dragado, dado que la profundidad actual del canal (12 metros) es superior al estrato sedimentario, mientras que fuera del canal no se encontró resto arqueológico alguno. Por otra parte, según la información suministrada por el Inspector de la Obra Submarina del tendido de la tubería existente, en aquel momento no se encontró ningún resto arqueológico.

En este apartado del estudio de impacto ambiental se facilitan, además, datos sobre el censo y ocupación de la población, tráfico portuario, e ingresos de la Asociación de Industrias Químicas Básicas del polo industrial de Huelva, así como la identificación y descripción del paisaje.

Identificación y valoración de impactos

En una primera matriz se identifican todos los impactos que sobre el aire, el agua, los ecosistemas, los fondos marinos, la avifauna, el medio socioeconómico y el paisaje pueden causar las diversas acciones del proyecto durante la fase de construcción, ya que durante la fase de explotación no se considera que existan nuevos impactos.

A continuación se describen cualitativamente cada uno de los impactos producidos por las diversas acciones del proyecto. Durante la fase de construcción, se justifica que todos los impactos negativos son compatibles. Los impactos positivos son de compatibles a moderados y se deben a la generación de empleo y de renta.

Medidas preventivas y correctoras

En el capítulo 5 del Estudio de Impacto Ambiental, se incluyen una serie de medidas protectoras y correctoras que se aplicarán durante la construcción del proyecto. La mayoría de estas medidas se incluyen dentro de lo que se podría denominar buenas prácticas ambientales, tales como la recogida y minimización de residuos, inspecciones técnicas de vehículos, señalización de áreas de actuación, etc, dedicando buena parte a la gestión de residuos. Entre las medidas específicas, se destacan las siguientes: vertido en recinto de los materiales dragados; vertido de la bentonita y tierras excedentes en vertederos autorizados, realización de las obras en la zona del Paraje Natural «Marismas del Odiel» fuera del periodo de cría del charrancito (entre abril y octubre) y restauración de los terrenos afectados, que en el caso del mencionado paraje consistirá, de acuerdo con las indicaciones del Director Conservador del Paraje, en la plantación de *Retama monosperma*, *Atriplex halimus*, *Juniperus ssp* y *Ammophila arenaria*. La densidad de todas especies será difusa, del orden de unas 550 unidades para todo el área (unos 10.000 metros cuadrados). Una vez restaurada el área, será entregada a la Dirección del Paraje para su mantenimiento y conservación.

En el estudio de impacto ambiental también se incluye una medida complementaria, previamente consensuada con el Director Conservador del Paraje Natural. Dicha medida consiste en la adecuación del Recinto Piloto para la cría del charrancito. El Recinto Piloto es una balsa, ya clau-

surada, de materiales de dragado procedentes de la ría de Huelva, que está situada prácticamente enfrente del área de actuación del Paraje Natural. Con este objeto se procederá a crear lechos de grava y despejados de vegetación. Para evitar la interferencia humana, se plantarán alrededor de 1.200 unidades de diversas especies de matorral y árbol entre la carretera del espigón (dique Juan Carlos I) y el recinto, de unos 800 metros de largo por unos 10 ó 12 metros de ancho evitando la geometría lineal. Como en el caso anterior, CEPSA entregará esta obra a la Dirección del Paraje Natural.

El presupuesto de todas estas actuaciones (medidas preventivas, correctoras y compensatorias) será de 32.200 euros aproximadamente.

Programa de vigilancia ambiental

El programa de vigilancia ambiental que se propone en el estudio de impacto ambiental consiste en las actuaciones relacionadas con la calidad del agua y el patrimonio arqueológico durante las operaciones de dragado.

Los controles sobre la calidad del agua se realizarán semanalmente a tres profundidades, estando situadas las actuaciones aguas debajo de los dragados. Los parámetros a medir serán principalmente sólidos en suspensión y nutrientes.

Para el control arqueológico se contará con la presencia de un arqueólogo a pie de obra. Si durante los dragados y retirada de la tubería se detectase algún resto arqueológico que indique la extracción «in situ», se procederá a la prospección subacuática en la zona o zonas de extracción. En caso de hallazgo se estará a lo dispuesto en la Ley 1/1991 y en el Decreto 19/1995, ambos de la normativa de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

12937 RESOLUCIÓN de 1 de julio de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Regulación del río Almonte (Trujillo, Cáceres)», promovido por la Confederación Hidrográfica del Tajo.

1. Objeto y justificación del proyecto.—El objetivo principal del «Proyecto de regulación del río Almonte. T.M. de Trujillo (Cáceres)» es establecer un sistema de abastecimiento de agua definitivo para Cáceres y su zona de influencia, ya que el sistema actual no garantiza las demandas actuales, proporcionando además una mejor calidad de aguas.

2. Descripción del proyecto.—El proyecto consiste en la construcción de una nueva aducción desde la toma en el embalse de Portaje, situada en la rivera de Fresnedosa, para su bombeo hasta el embalse de Guadiloba.

La conducción propuesta alcanza una longitud de 65 Km, con tubería de acero de 800 mm de diámetro y 9,5 mm de espesor, distinguiéndose los tramos siguientes:

- Impulsión Portaje-Portezuelo.
- Conducción por gravedad Portezuelo-Alcántara 2.
- Impulsión Alcántara 2-Santo Toribio.
- Conducción por gravedad Santo Toribio-Guadiloba.

El trazado discurre junto a las carreteras CC-526 y N-630 en su mayor parte, y atraviesa los ríos Tajo y Almonte bajo el tablero de los puentes existentes, apoyada en ménsulas empotradas en las pilas.

Para aumentar la capacidad del embalse de Portaje se puede considerar su realimentación desde el embalse de Gabriel y Galán con agua del río Alagón. Las obras a realizar serían mínimas al poder utilizar las infraestructuras de las zonas regables muy próximas al embalse de Portaje. El embalse de Gabriel y Galán tiene un volumen de 924 hm³ destinados principalmente a riegos y a la producción de energía eléctrica.

El Anexo II contiene una descripción del proyecto.

3. Tramitación de evaluación de impacto ambiental.—La tramitación se inició el 25 de noviembre de 2002, el resultado de las consultas realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCyEA), cuyo análisis se realiza en el Anexo I, se trasladó a la Confederación Hidrográfica del Tajo el 7 de abril de 2003. La información pública del proyecto y estudio de impacto ambiental se realizó durante treinta días, trasladando la Confederación Hidrográfica del Tajo el expediente en la preceptiva documentación ambiental del proyecto a la DGCyEA el 31 de marzo de 2005.

4. Integración de la participación resultado de las consultas realizadas.—Del procedimiento de consultas realizado se detecta la necesidad de contemplar soluciones alternativas a las propuestas en el «Proyecto de Regulación del río Almonte T.M. de Trujillo (Cáceres)» debido a las importantes afecciones de las alternativas recogidas en la memoria-resumen. En el estudio de impacto ambiental se recogen nuevas alternativas y, además,

la Confederación Hidrográfica del Tajo incluye el «Estudio 08/04 de la posibilidad de abastecimiento a Cáceres contemplando las contestaciones a la Memoria-Resumen del Proyecto de Regulación del Río Almonte», en donde se aportan nuevas alternativas en respuesta al proceso de consultas.

En las alternativas recogidas en la Memoria-resumen se detectan las siguientes afecciones:

Afección a hábitats y especies de interés comunitario recogidas en la Directiva 92/43/CEE.

Afección a aves incluidas en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE y catalogadas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/90).

Afección al LIC ES4320018 «Río Almonte».

Afección a las ZEPAs ES0000356 «Riveros de Almonte» y ES000071 «Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes».

Afección a Áreas Importantes para las Aves (IBA).

5. Alternativas y su valoración.—En el Estudio de Impacto Ambiental se consideran las siguientes alternativas:

Alternativas	Descripción
Alternativa cero.	Situación actual.
Alternativas sin construcción de presa.	Recrecimiento de la presa de Guadiloba-Cáceres. Recrecimiento de la presa del Salor. Otras posibilidades: Azud de desvío en Almonte o Tamuja para llevar agua al embalse de Guadiloba.
Alternativas con construcción de presa.	Río Almonte. Almonte-Santa Lucía. Almonte-Garciaz. Almonte. Almonte-Monroy.
	Río Tamuja. Tamuja-Magasca. Herruz.

En un primer análisis de las alternativas estudiadas se desechan las soluciones emplazadas en la cabecera del río Almonte debido a las siguientes razones: aportaciones insuficientes, fenómenos de evaporación importantes, afección a construcciones, afección a poblaciones de peces y a espacios protegidos y longitudes de conducción elevadas.

Se realiza un estudio más pormenorizado de las alternativas Almonte, Almonte-Monroy, Tamuja-Magasca y Herruz. De la valoración de las alternativas y parámetros, se deduce que la solución más adecuada en función de los condicionantes expuestos en el Estudio de Impacto Ambiental es la alternativa Almonte-Monroy, al obtener la calificación total más alta.

En base al resultado de las consultas formuladas a la Memoria-resumen, la Confederación Hidrográfica del Tajo redacta un nuevo estudio, que fue sometido al proceso de información pública, titulado «Estudio 08/04 de la posibilidad de abastecimiento a Cáceres contemplando las contestaciones a la Memoria-Resumen del Proyecto de Regulación del Río Almonte».

	Descripción
Alternativa I.	Conducción del embalse de Portaje al embalse de Guadiloba.
Alternativa II.	Conducción del embalse de Alcántara 2 al embalse de Guadiloba.
Alternativa III.	Alternativa I y II.
Alternativa IV.	Bombeo desde el embalse de Salor.

El análisis del estudio sugiere la Alternativa I como la de menor impacto ambiental.

Los aspectos más destacados de ambos estudios se recogen en el Anexo III.

6. Análisis de impactos significativos y sus medidas correctoras.

6.1 Afección a espacios naturales protegidos y fauna.—La conducción proyectada atraviesa las siguientes zonas sensibles:

ZEPA ES0000434 «Canchos de Ramiro y Ladroneira».

ZEPA ES0000415 «Embalse de Alcántara».

ZEPA ES000071 «Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes».