

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

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

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

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

No obstante, se deberán cumplir las siguientes condiciones:

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

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

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

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

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

5646

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

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, y el Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

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

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

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

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

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

Dirección General de Conservación de la Naturaleza.

Aguas de Galicia.

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

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

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

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

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

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

2. Se realizará un reconocimiento arqueológico previo y, en caso, de detectarse, durante la prospección o durante la fase de obras, algún resto arqueológico se realizará un programa de actuaciones, compatible con el plan de obra, en coordinación con la Dirección General del Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia.

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

5647 *RESOLUCIÓN de 22 de febrero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental de el proyecto «Adecuación pista de vuelos y plataforma en el aeropuerto de Córdoba».*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

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

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, según la redacción dada en la Ley 6/2001, de 8 de mayo, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 19 de octubre de 2001, el análisis ambiental y una documentación sobre las características del proyecto «Adecuación pista de vuelos y plataforma» en el aeropuerto de Córdoba, al objeto de determinar si era necesario someterlo, según criterio del órgano ambiental, al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

El proyecto de adecuación de la pista de vuelos prevé un recrecido de la misma y la construcción de una franja hormigonada alrededor de la pista, con el fin de evitar el crecimiento de la vegetación. El proyecto de ampliación de la plataforma de aviación comercial tiene prevista su ampliación en 5.800 metros cuadrados. Las actuaciones se sitúan dentro de la zona aeroportuaria que ha perdido sus valores naturales iniciales.

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

Dirección General de Conservación de la Naturaleza.

Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Ayuntamiento de Córdoba.

Direcciones Generales de Prevención y Calidad Ambiental y de Instituciones del Patrimonio Histórico-Artístico de la Junta de Andalucía.

Se han recibido contestaciones de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental y Delegación Provincial de la Consejería de Cultura de Córdoba. Las contestaciones coinciden en que no es necesario someter el proyecto al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental, aunque en las mismas se realizan una serie de observaciones que se resumen a continuación:

La Dirección General Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía considera que los residuos que generen las actuaciones deben retirarse a un vertedero controlado y autorizado para residuos inertes.

La Delegación Provincial en Córdoba de la Consejería de Cultura advierte que si durante la ejecución de los movimientos de tierras se producen hallazgos de carácter arqueológico habría que adaptarse a lo previsto en el art. 50.1 de la Ley 1/1991, de 3 de julio de Patrimonio Histórico-Artístico de Andalucía.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir establece una serie de recomendaciones para las fases de proyecto y ejecución con el fin de evitar la afección a las aguas superficiales y subterráneas.

En virtud del artículo 1.2 de la Ley 6/2001, dado que no se prevén impactos adversos significativos sobre el medio ambiente por la realización del proyecto, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Adecuación de pista de vuelos y plataforma» en el aeropuerto de Córdoba.

No obstante, en la ejecución de las obras y en la redacción del proyecto de construcción se deberá cumplir con las siguientes condiciones:

1. El proyecto de construcción definirá el vertedero controlado que se utilizará durante la ejecución de las obras. El vertedero deberá estar autorizado por el órgano competente de la Junta de Andalucía.

2. Si durante la ejecución de las obras se produce algún hallazgo arqueológico se comunicará a la Delegación Provincial de La Consejería de Cultura en Córdoba para, de común acuerdo, actuar según lo previsto en la Ley 1/91 del Patrimonio Histórico-Artístico de Andalucía.

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

5648 *RESOLUCIÓN de 25 de febrero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio de alternativas «Variante N-432 de Badajoz a Granada, p.k. 223,6 al 232,6, tramo Espiel-Cuesta de Matanzas (Córdoba)».*

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 o actividades.

El proyecto contemplado en el estudio de alternativas está comprendido en el grupo 8 del anexo I de la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental de la Junta de Andalucía, que contempla los proyectos que necesariamente deben someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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 Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha de 8 de noviembre de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen del proyecto «Acondicionamiento de la N-432 de Badajoz a Granada, p.k. 223,6 al p.k. 232,6 en el tramo Espiel-Cuesta de Matanzas», con el 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 período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha de 23 de febrero de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

El anexo I contiene la relación de las consultas enviadas y un resumen de las respuestas recibidas.

La Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió el estudio de alternativas que incluye el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de 5 de julio de 2001, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba» de 3 de julio de 2001 y en el diario «Córdoba» de 3 de julio de 2001.

El anexo II recoge los datos esenciales del estudio de alternativas y el anexo III un resumen del estudio de impacto ambiental.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 13 de noviembre de 2001, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo consistente