

Confederación Hidrográfica del Segura

EJERCICIO 2001

IV Memoria sobre organización

Por Real Decreto 925/1989, de 21 de junio, se constituyó el Organismo de Cuenca: Confederación Hidrográfica del Segura.

La Confederación Hidrográfica del Segura, es de acuerdo con el artículo 20 de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas, una entidad de Derecho Público, con personalidad jurídica propia y distinta del Estado, y con plena autonomía funcional.

La actividad de la entidad se centra en la gestión, organización, administración y control del Dominio Público Hidráulico, así como, regir y administrar los intereses que le sean confiados para adquirir y enajenar los bienes y derechos que puedan constituir su propio patrimonio en su ámbito territorial.

La estructura organizativa básica de la entidad es la siguiente:

La Presidencia, de la que dependen directamente la Comisaría de Aguas, la Dirección Técnica, la Secretaría General y la Oficina de Planificación Hidrológica.

La organización contable depende de la Secretaría General, a la que a su vez están adscritos orgánicamente el Servicio de Gestión Económica y la Jefatura de Sección de Contratación. Del Servicio de Gestión Económica dependen las Jefaturas de Sección de Pagaduría y Contabilidad.

La gestión económica de este Organismo se realiza a través de:

Programa 512-A, «Gestión e Infraestructura de Recursos Hidráulicos», que canaliza la actividad general del Organismo.

Transferencias entre Subsectores, artículo 41 y 71, que son las transferencias que se efectúan a la Confederación Hidrográfica del Tajo, corrientes y de capital, como consecuencia de la explotación del Acueducto Tajo-Segura.

La contabilidad del Organismo se realiza de acuerdo con la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda, de 1 de febrero de 1996 por la que se aprueba la Instrucción de Contabilidad para la Administración institucional del Estado («Boletín Oficial del Estado» del 7). Además se siguen las pautas marcadas por el nuevo Plan General de Contabilidad Pública, aprobado por Orden del Ministerio de Economía y Hacienda, de 6 de mayo de 1994 («Boletín Oficial del Estado» de 20 de mayo de 1994). Contabilidad intervenida por la Intervención Delegada del Ministerio de Hacienda.

24330 *RESOLUCIÓN de 4 de noviembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «actuaciones en área de movimiento y viales y prolongación de la rodadura del aeropuerto de Jerez».*

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 1302/1986, 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 27 de marzo de 2002, la documentación relativa al proyecto «actuaciones en área de movimiento y viales y prolongación de la rodadura del aeropuerto de Jerez», incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto se tipifica en la categoría de proyectos del anexo II de la Ley 6/2001, grupo 9, otros proyectos, letra k) «Cualquier cambio o amplia-

ción 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...».

Con el fin de hacer frente al incremento previsto en la demanda de transporte aéreo en el aeropuerto de Jerez de la Frontera, AENA ha decidido acometer las siguientes actuaciones:

Prolongación de la rodadura: Proyecto consistente en la construcción de una calle de rodaje paralela a la pista, entre la plataforma de estacionamiento comercial y la cabecera 03; la construcción de una calle de salida rápida para abandono de pista en aterrizajes por la cabecera 21; traslado de los servicios de la terminal de carga al antiguo edificio de servicio médico militar y traslado del área destinada a los vehículos de alquiler de la empresa AVIS a la zona de antiguos almacenes militares.

Ampliación de la plataforma comercial que permitirá incrementar el número de posiciones de estacionamiento hasta un total de 12 (seis adicionales), considerando como aeronave crítica el Boeing 757. La plataforma se dotará de iluminación balizamiento y señalización y la ampliación implicará la demolición y traslado de parte de las infraestructuras adyacentes. Se ha previsto ampliar la red de drenaje actual y dotarla de un separador de hidrocarburos.

Ejecución de un vial de servicio lado aire que permitirá establecer comunicación entre la plataforma comercial ampliada y las plataformas correspondientes a la antigua zona militar, además facilitará la conexión con las nuevas instalaciones de combustibles de CLH.

Rehabilitación de la antigua plataforma militar: el pavimento se fresará, se recrecerá la plataforma y se demolerá el depósito de agua para limpieza de los aviones situado en la antigua base militar.

Adecuación de viales de la antigua base militar con las demoliciones correspondientes, retirada de pintura y de zonas de caucho y recrecido con hormigón asfáltico. Se ha proyectado también el drenaje y alumbrado de los viales.

Obras complementarias entre las que se incluye la creación de una nueva parcela Rent a Car, la habilitación del edificio de sanidad como nuevo edificio de carga, nuevas instalaciones del aeroclub y la reubicación del depósito de agua de riego.

El excedente de tierras generado por el proyecto se ha calculado en 130.320 m³ que deberá ser retirado a vertedero autorizado. En cuanto a los residuos generados, los elementos desmontados, se almacenarán en el aeropuerto para su posterior reutilización y los productos de demolición serán trasladados a vertederos autorizados. Aquellos materiales que por su naturaleza o uso pudieran ser considerados como industriales, serán entregados a un gestor autorizado.

Todas las actuaciones previstas en el proyecto, se localizan en terrenos del aeropuerto, calificados por el Ayuntamiento de Jerez de la Frontera como de «Equipamiento» en su Plan General de Ordenación Urbana y son terrenos ya transformados y ocupados por infraestructuras propias del aeropuerto.

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.

Instituciones del Patrimonio Histórico y Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

Secretaría General de Políticas Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Ayuntamiento de Jerez de la Frontera.

Considerando las respuestas recibidas 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 que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Para una correcta ejecución del proyecto y siguiendo las sugerencias de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, deberá analizarse en detalle las consecuencias que la ejecución de las obras proyectadas pudieran ocasionar sobre la cantidad y calidad de los recursos superficiales, así mismo, se atenderá a la no afección a las aguas subterráneas de la unidad hidrogeológica U.H. 05.56 «Jerez de la Frontera» y la no afección a las condiciones hidrodinámicas de los acuíferos. Las aguas de escorrentía se someterán a tratamiento previo en la propia planta de manera que queden garantizados unos niveles de turbidez, sólidos en suspensión, DBO, DQO, oxígeno disuelto, etc., similares a los de uso doméstico común y asumibles por los sistemas de depuración generales.

De acuerdo con las sugerencias de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, se estima procedente establecer un control arqueológico de modo no continuo, de los movimientos de tierras necesarios para la ejecución de las obras.

En el caso de que el proyecto afecte a zonas donde se encuentre el palmito o margalló («*Chamaerops humili*») se consultará a la Junta de Andalucía por estar su recolección, corta o desenraizamiento sometida a autorización, ya que esta especie está incluida en la Orden de 2 de junio de 1997 por la que se regula la recolección de ciertas especies vegetales en los terrenos forestales de propiedad privada.

Por tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley 6/2001, y teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto de «actuaciones en área de movimiento y viales y prolongación de la rodadura del aeropuerto de Jerez».

Asimismo, se considera que otras actuaciones previstas en el futuro encaminadas a modificar las condiciones de explotación del aeropuerto deberán someterse, en su conjunto, al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 4 de noviembre de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

24331 *RESOLUCIÓN de 18 de noviembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «mejora y acondicionamiento del canal de María Cristina en Albacete» de la Confederación Hidrográfica del Júcar.*

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 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo 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.

El proyecto Acondicionamiento del canal de María Cristina se encuentra comprendido en el apartado c) del grupo 8 del anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 18 de septiembre de 2001, la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto, que fue devuelta con fecha 27 de septiembre de 2001 para la mejora y aporte de datos del contenido de manera que respondieran a lo establecido en el artículo 2.3 de la Ley 6/2001 antes citada. Posteriormente, con fecha 21 de marzo de 2002 se recibió documentación completa del proyecto, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto Acondicionamiento del canal de María Cristina, cuya descripción figura en el anexo, consiste fundamentalmente en mejorar la funcionalidad de dicho canal, que constituye la única vía de evacuación de aguas de la ciudad de Albacete.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los organismos e instituciones que se indican en el anexo, en donde se recoge asimismo un resumen de las respuestas recibidas.

Considerando las respuestas recibidas 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 que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto Acondicionamiento del canal de María Cristina.

No obstante, en la realización del proyecto se deberán tener en cuenta:

1. De las diferentes opciones planteadas se optará por la propuesta de acondicionamiento en tierra a lo largo de 14.500 metros, descartándose las propuestas de solera y taludes de hormigón y escollera. El acondicionamiento se realizará manteniendo el trazado de la planta actual, a fin de minimizar el movimiento de tierras que supondría un cambio de trazado.

2. Las pendientes permitirán una velocidad mínima del agua de 0,2 m/seg teniendo en cuenta que permitirán la evacuación del agua sin ningún problema técnico, tal como se desprende de la documentación presentada.

3. Una vez acondicionado, los taludes del canal se revegetarán a partir de especies presentes actualmente en el canal.

4. Las obras de acondicionamiento, así como la adecuación del camino de servicio respetarán los olmos («*Ulmus pumila*») existentes en las riberas del canal.

5. La Cañada Real del Villar de Pozo Rubio, atravesada por el canal en el entorno de El Malpelo, no podrá quedar alterada. Durante la ejecución esta vía deberá estar operativa, sin obstáculos ni ocupaciones temporales que dificulten el tránsito.

6. Para minimizar las afecciones por emisión de polvo durante las obras se regará periódicamente el área de trabajo y caminos de paso de vehículos, así como la carga de camiones a menos que fueran adecuadamente cubiertas. La periodicidad del riego estará en función de la climatología, pero en todo caso se recogerán en el diario de la Dirección de la Obra los días en que se realizaron los riegos. Por otra parte, la Dirección General de Calidad Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente podrá instar a la Dirección de la Obra el aumento de riegos o disminución de intervalos entre riegos si se estima que la aplicación no es adecuada.

7. Aunque los bienes de interés cultural y puntos de interés arqueológico están suficientemente alejados del área de proyecto, antes de iniciarse las obras se realizará una prospección superficial. El resultado de la prospección se comunicará a la Dirección General de Bienes y Actividades Culturales a fin de garantizar la ausencia de elementos de interés y en su caso se adoptarán las medidas de protección que dicho organismo recomiende. La prospección superficial se completará con un seguimiento arqueológico durante la fase de ejecución del que deberá ser informada puntualmente la citada Dirección General.

8. La balsa complementaria que se incorpora al proyecto deberá impermeabilizarse dado que el proyecto no garantiza la calidad del agua y además al canal de María Cristina se vierten aguas procedentes de la depuradora pero con baja calidad. Deberá impedirse la posible filtración de la misma y el riesgo de alteración de la calidad del agua subterránea.

Madrid, 18 de noviembre de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO

1. Descripción de las obras

La ciudad de Albacete ubicada en la cubeta endorreica de Los Llanos no dispone de ningún cauce natural para la evacuación de la escorrentía superficial que genera, aparte del canal de María Cristina. El crecimiento de la población ha supuesto un incremento del caudal de avenida de la red de colectores de la ciudad, obligando a aumentar la capacidad de evacuación, actualmente de 45 m³/seg, lo que resulta insuficiente en función de los datos proporcionados en la documentación.

Si bien el canal discurre a lo largo de 32 Km en este proyecto se contempla el acondicionamiento de 14.500 metros.

La actuación propuesta supone mantener la traza actual del canal para evitar movimientos de tierra, y dotar a todo el canal de una velocidad mínima para lo que se modificarán las pendientes en su primer tramo, manteniendo en el tramo final la existente. Además en el primer tramo la rectificación de pendiente permitirá que los colectores que llegan al inicio de la actuación tengan capacidad de desagüe, para lo que será necesario bajar la rasante 50 cm por debajo de la cota de llegada de los mismos.

Se habilitarán cuatro secciones tipo transversales, la primer en talud trapecial 3H:2V, con base de 9,00 metros obteniéndose un talud estable e idóneo para la ejecución de plantaciones. El segundo tipo de secciones mantiene el mismo tipo de talud, pero la base de la sección es de 7,00 metros. El tercer tipo presenta talud 2H:1V con base de cinco metros. Y el cuarto tipo con talud 3H:2V y 5,00 metros de base.

Toda la actuación propuesta se realizará en tierra, desestimándose las alternativas que planteaban la utilización total o parcial de hormigones y escolleras. Con todo el número de Manning asociado es 0.027, lo que supone que la rugosidad será mínima y por lo tanto no cabe esperar, en función de los datos aportados en la Memoria, problemas en la rapidez de evacuación de las aguas.