

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

- 676** *Resolución de 15 de diciembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Estudio informativo de viabilidad y localización de las áreas de servicio de la autovía de circunvalación al área metropolitana de Sevilla SE-40.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Estudio informativo de viabilidad y localización de las áreas de servicio de la autovía de circunvalación al área metropolitana de Sevilla SE-40 (Sevilla) se encuentra encuadrado en el apartado k, del grupo 9, del referido anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.*—El proyecto tiene como objeto inicial la realización de áreas de servicio en la SE-40, o autovía de circunvalación del área metropolitana de Sevilla, en la provincia de Sevilla. Los términos municipales en donde se situarán las áreas son los de Alcalá de Guadaíra (tramo 3.1), Gelves (tramo 6.1) y Salteras (tramo 8.1).

Inicialmente se consideraron 11 tramos. Para seleccionar las zonas aptas de localización de áreas de servicio se analizaron en primer lugar las características geométricas de la Autovía SE-40, eligiendo aquellos lugares que mejor se ajustan a los condicionantes establecidos por la Normativa vigente. Una vez analizadas esas zonas aptas se aplicó un segundo filtro consistente en la eliminación de todas aquellas áreas afectadas por la presencia de espacios con protección ambiental (LIC y ZEPA). A partir de este segundo filtro se obtuvieron las Zonas Posibles sobre las que se identifican puntos concretos que constituyen alternativas de localización. Para pasar de las zonas posibles a las ubicaciones viables se emplearon criterios técnicos basados en la entidad de los movimientos de tierras a ejecutar, visibilidad, facilidad de ejecución.

Se seleccionan finalmente tres tramos: tramo 3.1 en el p.k. 17, tramo 6.1 en el p.k. 38+800 y el tramo 8.1 en el p.k. 53+190.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación y consultas.*—Con fecha 16 de julio de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibe la documentación ambiental del proyecto. Con fecha 13 de agosto de 2009, se solicita la subsanación de determinados aspectos del documento ambiental. Con fecha 29 de marzo de 2010, se recibe el documento ambiental subsanado. Con fecha 19 de abril de 2010, se remitieron las consultas a los organismos relacionados en el siguiente cuadro, marcándose con una «X» aquellos que emitieron respuesta:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra	-
Ayuntamiento de Algaba	X
Ayuntamiento de Almensilla	-
Ayuntamiento de Coria del Río	-
Ayuntamiento de Dos Hermanas	-
Ayuntamiento de Espartinas	X
Ayuntamiento de La Rinconada	X
Ayuntamiento de Sevilla	X
Ayuntamiento de Valencina de la Concepción	-
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía	X
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	-
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente Junta de Andalucía	-
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	-
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	X
Delegación del Gobierno en Andalucía	X
Ecologistas en Acción de Andalucía	-
SEO	-
Ecologistas en Acción- Andalucía	-
WWF/Adena	-

De las respuestas recibidas, es destacable lo siguiente:

La Delegación del Gobierno en Andalucía, no tiene observación alguna que formular al proyecto.

El Ayuntamiento de Espartinas solicita ampliación de los datos sobre la localización del proyecto. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, dio traslado de la solicitud al promotor del proyecto, además de informar al ayuntamiento de la disponibilidad de la información en los planos incluidos en el documento ambiental.

La Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, solicita que se remita la información del proyecto en formato digital. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, dio traslado de la solicitud al promotor del proyecto, además de informar a la consejería de la disponibilidad de la información en los planos incluidos en el documento ambiental. Una vez recibida en la Consejería de Cultura, la información solicitada, esta informa con fecha de 25 de noviembre de 2010, que tras el estudio de cada uno de los tres emplazamientos previstos para la ubicación de las áreas de servicio y la valoración de los posibles efectos potenciales que se originen de su construcción, no se van a ocasionar afecciones directas o indirectas a bienes integrantes del patrimonio arqueológico y etnológico, por lo que no se ve inconveniente en llevar a cabo su ejecución en el ámbito de actuación señalado en el proyecto.

El Ayuntamiento de la Rinconada, manifiesta que según la información incluida en el Plan General de Ordenación Urbana de La Rinconada, no se estima necesario la realización de la evaluación de impacto ambiental al haber sido sometido el Plan General de Ordenación Urbana a informe.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir remite el informe a la Agencia Andaluza del Agua.

El Ayuntamiento de La Algaba, no se manifiesta sobre la consulta realizada al encontrarse los tramos comprendidos dentro del término municipal en fase de redacción. Solicita a su vez documentación sobre el paso de la autovía de circunvalación SE-40, sobre las vías pecuarias que discurren por el municipio. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, traslada la solicitud de información al promotor del proyecto.

El Ayuntamiento de Sevilla manifiesta que las áreas de servicio se encuentran fuera del término municipal de Sevilla, por lo que no estima procedente una determinación sobre si el proyecto ha de someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

3. *Análisis según los criterios del anexo III.*—Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

Características del proyecto. El objetivo del proyecto es la instalación de áreas de servicio en la SE-40, autovía de circunvalación de Sevilla, analizando las condiciones ambientales existentes y seleccionar e incorporar las soluciones técnicas y las medidas complementarias que permitan una implantación del proyecto compatible con la conservación del medio ambiente, previa identificación de los impactos que la ejecución de la obras podrían producir en él.

En cuanto a las localizaciones de las áreas de servicio, tras el proceso de selección señalado anteriormente, se han escogido las ubicadas en los siguientes tramos: Tramo 3.1 en el p.k. 17, Tramo 6.1 en el p.k. 38+800 y el Tramo 8.1 en el p.k. 53+190. Las áreas de servicio están constituidas por dos semiáreas, una ubicada en la margen derecha y otra en la margen izquierda de la autovía. Las características de cada una de ellas son las siguientes:

Superficie ocupación en cada sentido del tramo 3: Margen derecho: 25.934 m² y margen izquierdo: 26.933 m².

Superficie ocupación en cada sentido del tramo 6: Margen derecho: 27.929 m² y margen izquierdo: 27.928 m².

Superficie ocupación en cada sentido del tramo 8: Margen derecho: 26.060 m² y margen izquierdo: 26.295 m².

De forma común se propone la inclusión de las siguientes instalaciones en cada una de ellas: Estaciones de suministros de carburantes, aparcamientos diferenciados para vehículos ligeros y pesados, servicios higiénicos con agua potable, zonas de descanso y recreos, bar/cafetería, restaurante, comunicaciones, tienda, servicio de reparaciones ligeras y limpieza de vehículo y, venta de repuestos y accesorios de vehículos.

En cada una de las ubicaciones se llevarán a cabo las siguientes actuaciones:

Adecuación de la parcela:

Demoliciones y desmontajes de instalaciones o servicios que resulten afectados por la implantación de la estación de servicio, con transporte al vertedero de los materiales que no sean de utilidad.

Movimiento de tierras: Se realizará la explanación de la parcela hasta una cota tal que la plataforma resultante quede lista para recibir el paquete de firmes, manteniendo las pendientes al 1 %, asegurando la escorrentía de aguas en toda la superficie de la parcela.

Instalaciones de carga:

Con carácter general en cada una de las tres ubicaciones, se dispondrá de dispensadores de combustible para vehículos ligeros, vehículos pesados y tanques de almacenamiento.

Depósitos de combustible: La estación se dotará con tanque para GO (Automoción), tanque para GNA-SP-95 (sin plomo), tanque para GNA-SP-98 (sin plomo), y tanque para GO+ (Automoción).

Red de tuberías y sistemas de protección: Todas las tuberías de carga, impulsión, ventilación y recuperación de vapores tendrán una pendiente mínima hacia el suelo del 1 %. La longitud de las tuberías no sobrepasará los 25 m. Las conducciones empleadas serán de polietileno de doble capa extrusionadas para las aspiraciones y la descarga, y de polietileno simple para las de ventilación y recuperación de vapores.

Instalaciones de suministro: Se instalarán dispensadores de combustible para vehículos ligeros: AA.DD electrónicos multiproducto de 8 mangueras para vehículos ligeros: dos de las cuales serán para GO, dos para GNA-SP-95, dos para GNA-SP-98 y dos para GO -+.

La marquesina será de estructura metálica, apoyada sobre cinco pilares ubicados en las isletas de los aparatos surtidores y dos más comunes con el edificio. La altura libre para permitir el paso de vehículos pesados será de 5 m de altura y la altura de la parte superior de la misma será de 6 m.

Sistema de recuperación de vapores para la reducción de COV's: Se dotará a cada una de las posibles estaciones de servicio en cada una de las posibles ubicaciones con un sistema de recuperación de vapores fase I y la instalación de tuberías enterradas para Fase II con el objeto de evitar la emisión de los vapores a la atmósfera.

Urbanización interior: El firme de la estación será rígido en las zonas de repostamiento de vehículos, para la zona de carga de los tanques de combustible y sobre los mismos tanques y para los accesos a los equipos de lavado, donde se prevé que se puedan producir pequeños derrames ocasionales de hidrocarburos. En el resto de la estación de servicio el firme será flexible.

Red de agua potable: La red de abastecimiento entrará en el edificio por la zona reservada para el cuarto de instalaciones, y suministrará a dos depósitos de polietileno de alta densidad de 1 m³ cada uno de ellos.

Saneamiento: Cada área de servicio dispondrá, tres redes de evacuación de las aguas en el interior de la parcela, una para aguas hidrocarbonadas que dispone de separador de hidrocarburos, otra de aguas pluviales, del edificio y la marquesina, y por último otra de aguas fecales y residuales del edificio.

Ubicación del proyecto: La construcción de las áreas de servicio se ubica en la SE-40, o autovía de circunvalación del área metropolitana de Sevilla, en la provincia de Sevilla, en los siguientes puntos kilométricos: Tramo 3.1 en el p.k. 17, Tramo 6.1 en el p.k. 38+800 y Tramo 8.1 en el p.k. 53+190. Los términos municipales en donde se situarán las áreas son los de Alcalá de Guadaíra (tramo 3.1), Gelves (tramo 6.1) y Salteras (tramo 8.1).

No existe en ninguna de los tramos espacios protegidos comprendidos en la Red Natura 2000 ni en la red de espacios protegidos de la Comunidad Autónoma de Andalucía. El LIC bajo Guadalquivir se localiza a 5 km del tramo 3 y a 6,3 km del tramo 8. A 7,3 km del tramo 6 se encuentra el Parque Periurbano de la Hacienda Porzuna.

La vegetación presente en las inmediaciones de las áreas de servicio está constituida por cultivos herbáceos de cereal en secano, y en las proximidades del tramo 3 se localiza una formación adhesionada de olivar y encina con alcornoques dispersos.

Las vías pecuarias presentes en el entorno del proyecto, que no se ven afectadas directamente por el proyecto son la Cañada Real de la Armada, la Vereda del Rayo (tramo 3), y el Cordel de Triana (tramo 6). En el caso del tramo 8, junto a la zona en la que proponen las áreas se ubica la Cañada Mayor Real de Isla Mayor.

Características del potencial impacto:

La valoración global de los impactos resulta compatible, según el promotor. La valoración de las afecciones en los diferentes tramos queda reflejada en la siguiente tabla:

Impactos	Ubicación tramo 3	Ubicación tramo 6	Ubicación tramo 8
Sobre la climatología	No significativo.	No significativo.	No significativo.
Sobre la geología	No significativo.	No significativo.	No significativo.
Sobre la hidrogeología	No significativo.	No significativo.	No significativo.
Sobre la edafología	Compatible.	Compatible.	Compatible.
Sobre la hidrología	Moderado.	Compatible.	Compatible.
Sobre la vegetación	Compatible.	Compatible.	Compatible.
Sobre la fauna	Compatible.	Compatible.	Moderado.
Sobre los espacios naturales protegidos	No significativo.	No significativo.	No significativo.
Sobre el patrimonio cultural y arqueológico	No significativo.	No significativo.	Moderado.
Sobre el paisaje	Compatible.	Moderado.	Compatible.
Impacto global	Compatible.	Compatible.	Compatible.

En el tramo 3, se prevé una afección moderada sobre la red hidrográfica. Las aguas superficiales podrían contaminarse como consecuencia de la ejecución de las obras, así como en la fase de explotación al discurrir las aguas de escorrentía por este punto. El promotor propone el establecimiento de barreras de retención de sólidos e instalaciones de depuración en la fase de obras y la instalación de elementos de depuración para la fase de explotación.

En el tramo 6, se prevé una afección moderada sobre el paisaje. En una cuenca visual de este tipo en la que predominan las líneas horizontales en el horizonte, los elementos lineales quedan mejor integrados que los verticales, por ello se supone que en este caso las áreas de servicio, si generarán una afección que amplificará la existente por la infraestructura. El promotor propone la aplicación de medidas de restauración vegetal, así como condicionantes a los materiales y las formas a utilizar.

En el tramo 8, se prevé una afección moderada sobre el patrimonio arqueológico y cultural, debido a la presencia de una vía pecuaria, así como una elevada concentración de zonas con probabilidad elevada de presencia de elementos incluidos en el patrimonio arqueológico. El promotor tomará las medidas oportunas que den continuidad a las vías pecuarias interceptadas, con la finalidad de garantizar la continuidad de sus itinerarios.

Con carácter general, según el promotor, los impactos que pueden producirse son los siguientes:

La ejecución de las obras puede generar la aparición de concentraciones de partículas y contaminantes en el aire por encima de los límites establecidos en la legislación vigente, así como la generación de partículas en suspensión. También puede producirse afecciones sobre la conservación de la calidad acústica. El promotor propone la limitación del tránsito de maquinaria y vehículos a los caminos de obra, así como la limitación del número de máquinas trabajando simultáneamente. El riego periódico de todos los caminos de acceso a las obras, instalaciones auxiliares, parque de maquinaria, préstamos y vertederos, es otra de las medidas propuestas, encaminadas a limitar los impactos.

Con el fin de evitar el aumento de los procesos erosivos, las áreas de instalaciones de obra y caminos de acceso se marcarán convenientemente, de forma que la circulación de la maquinaria y la localización de los elementos auxiliares se restrinja a las zonas acotadas. Asimismo, se procederá a la restauración vegetal de las superficies denudadas (en taludes principalmente), con el fin de evitar la erosión generada por la acción de las lluvias y el viento.

Para evitar una posible contaminación de los suelos, los materiales potencialmente contaminantes se almacenarán en una superficie impermeabilizada, que disponga de cubeta de retención para la captación de posibles derrames accidentales. Con el fin de evitar una compactación del suelo se prohibirá el tránsito de maquinaria fuera de los límites establecidos, así como se limitará la circulación a los caminos establecidos para ello.

En el caso de posibles impactos sobre la vegetación, se jalonarán las zonas a excluir, de forma que se evite el daño sobre la vegetación de especial valor natural u ornamental.

Con el fin de evitar afecciones producidas por los residuos generados, el promotor propone una gestión de los residuos en función de su tipología. En el caso de los residuos de construcción y demolición, se llevará a cabo una preclasificación en origen, diferenciando entre los reutilizables en la propia obra, los susceptibles de ser reciclados, los destinados a vertedero, y los que requieren una gestión específica como son los residuos tóxicos y peligrosos.

Para evitar posibles contaminaciones sobre las aguas y el suelo por vertidos accidentales, las superficies sobre las que se ubiquen las instalaciones auxiliares deberán tener un sistema de drenaje superficial, y en las áreas para instalaciones de obras se colocarán sistemas de saneamiento adecuados. En aquellas ubicaciones donde se localicen elementos susceptibles de generar arrastres que pudieran depositarse en los cauces, se adoptarán las medidas de prevención oportunas frente a los mismos.

En el caso de producirse afecciones sobre las vías pecuarias, se diseñarán soluciones que darán continuidad a las mismas, en cumplimiento de lo establecido en la Ley de Vías Pecuarias.

El promotor incorpora en el proyecto una serie de medidas encaminadas a minimizar las afecciones a la fauna:

El cerramiento de las áreas y de las vías de aceleración/deceleración incorporará trampillas unidireccionales de escape.

Los dispositivos de drenaje longitudinal incluirán rampas de escape y otros mecanismos para posibilitar la salida de pequeños animales que pudieran quedar atrapados en ellos.

En el interior de los marcos a implantar se construirán pasarelas interiores de 1,5 m de anchura y 40 cm de altura al objeto de garantizar una franja siempre seca, para el paso de fauna terrestre y que se concentran los caudales fluentes.

En los emboquillados de todos los dispositivos de drenajes transversales de la autovía se realizarán plantaciones de árboles y arbustos autóctonos, potenciando su funcionalidad como paso de fauna.

La Delegación Provincial de Sevilla de la Consejería de Cultura, advierte en su informe de 25 de noviembre de 2010, que en el caso de localizarse restos o evidencias arqueológicas durante el transcurso de las obras, y en cumplimiento del artículo 50 de la Ley 14/2007, del Patrimonio Histórico de Andalucía, se notificará tal extremo a la dicha delegación.

También se indica que la ubicación del área de servicio prevista en el tramo 6, linda con la hacienda de San Ignacio de Torquemada, declarada como Bien de Interés Cultural con la tipología de Monumento, por el Decreto 156/2007, conforme a lo establecido en los artículos 28.2 y 33.3 de la Ley 14/2007, del Patrimonio Histórico de Andalucía, cualquier actuación que se realice en éste, estará sometida a la autorización previa de la Consejería de Cultura.

En el documento se recoge un Programa de Vigilancia Ambiental, con el fin de asegurar el cumplimiento y efectividad de las medidas propuestas, verificando su eficacia y de esta forma asegurar la corrección ambiental de las obras en su conjunto, previniendo así la aparición de impactos relevantes.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.^a del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto Estudio informativo de viabilidad y localización de las áreas de servicio de la autovía de circunvalación al área metropolitana de Sevilla SE-40 (Sevilla), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.^a de dicha Ley.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (www.marm.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 15 de diciembre de 2010.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

