

Vecinos del Ayuntamiento de Barbadás (628 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Alongos (76 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Razamonde (11 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Ventosela (18 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de San Esteban de Novoa (65 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Santa Eulalia de Batallanes y de San Pedro de Batallanes (44 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Taboeja (42 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Gulans (56 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Areas (fuera de plazo) (27 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Cristiñade (fuera de plazo) (22 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Gulans (fuera de plazo) (38 vecinos).  
 «Cantera Hermanos Cortinas, Sociedad Limitada» (fuera de plazo).  
 224 alegaciones de particulares (dos fuera de plazo).

#### Contenido de las alegaciones ambientales más significativas

Se señala la improcedencia del trazado propuesto en el municipio de San Ciprian de Viñas (Orense), de acuerdo con las siguientes consideraciones:

Altera de forma sustancial la ordenación urbanística, el planeamiento vigente y la estructura del núcleo.

Afecta a edificaciones que incluyen viviendas unifamiliares, pequeños talleres artesanales y naves industriales.

Se produce un grave efecto barrera por la intersección con las vías de acceso a Orense.

Se prevé un deterioro de la salud pública causado por el elevado nivel de ruidos.

En el municipio de Barbadás (Orense) se pide que se estudien nuevas alternativas dado que el trazado propuesto atraviesa un polígono de suelo urbanizable en el que está prevista la construcción de 372 viviendas, 124 bajos comerciales, un grupo escolar, así como áreas de recreo y servicios. Asimismo, se evoca la proximidad del casco histórico de A Valenzá y el elevado valor ecológico de la cañada de Barbadás.

Dentro del municipio de Orense se demanda una tercera conexión de acceso a esta capital de forma que se facilite el acceso a dicha población.

Diferentes alegaciones van dirigidas a impedir que el trazado de la infraestructura discurra a través de la margen izquierda del río Miño (puntos kilométricos 9,300 al 19,666), justificando esta actitud según los siguientes términos:

Los márgenes del río Miño están considerados como espacio natural («Diario Oficial de Galicia», de 20 de junio de 1991)

En este tramo se sitúa el mejor bosque autóctono del valle orensano del río Miño (puntos kilométricos 12,960 al 16,786). Es un magnífico ejemplo de bosque mixto de transición entre la región eurosiberiana y la mediterránea, de elevado valor ecológico, didáctico e incluso científico.

Supone la creación de una importante barrera que privaría a muchas especies faunísticas de su libre acceso al río.

Se advierte de la peligrosidad de deslizamientos y derrumbes de taludes en el tramo que discurre próximo al río Miño, como en su día ya se pusiera de manifiesto en la N-120 entre Orense y Penalba.

Se pone de manifiesto, desde el punto de vista de la seguridad vial, la incidencia adversa derivada de las condiciones climáticas del área tanto por las densas y abundantes nieblas como por la persistencia de las heladas, dada la orientación al poniente de la ladera.

El Ayuntamiento de Tóen (Orense) y los vecinos de la parroquia de Alongos basan su alegato en las alteraciones en el sistema viario, en la división del núcleo de población de Alongos en dos partes (puntos kilométricos 16,300 a 16,500), y en la ocupación de superficie dedicada al viñedo. Proponen un trazado alternativo entre los puntos kilométricos 12,872 y el 18,500.

El Ayuntamiento de Cenlle (Orense) formula, a nivel general, el alejamiento de la autovía de los núcleos de población, la construcción de pantallas antirruído, así como una solución eficaz al tratamiento de las aguas. A nivel particular, se exigen las siguientes correcciones:

Reposición de pasos en 13 puntos diferentes.

Respeto a las instalaciones y reposición de las redes de abastecimiento de agua de Razamonde (punto kilométrico 23,770), Layas (22,792) y Barbantes (punto kilométrico 21,354).

Respeto a la fuente romana (punto kilométrico 24,550).

Solución a las viviendas afectadas (puntos kilométricos 24,930, 23,120 y 20,809).

Los vecinos de Ventosela-Ribadavia (Orense) piden que se aleje la autovía del núcleo de población y que la reposición de los caminos deberá igualar o superar la categoría de uso existente.

El tramo medio del regato Maquiáns en el término de Ribadavia (Orense) es afectado longitudinalmente por la autovía, por lo que, en virtud de su elevado valor ecológico y de la afección a los molinos existentes, se solicita el cambio del trazado entre el punto kilométrico 34,892 al 36,340, de forma que la intersección se produzca en dirección perpendicular al curso.

Al paso por el término municipal de Carballeda de Avia (Orense) se han puesto las siguientes objeciones:

El carácter industrial del municipio hace que sea necesario un enlace que dé acceso a la autovía.

Excesiva proximidad al núcleo de San Esteban de Novoa (punto kilométrico 36,935).

Afección a la capilla de Santa Lucía de gran valor antropológico (punto kilométrico 37,340).

Intersección de tres caminos rurales no restituidos (puntos kilométricos 36,505, 36,820 y 37,340).

Ocupación de zonas de viñedo.

Por todo ello se propone un trazado alternativo que aleja a la infraestructura del núcleo de población.

El Ayuntamiento de Melón (Orense) solicita un paso en el punto kilométrico 45,250 para respetar la comunicación entre los núcleos de Cuesta del Cuco y Cimadevilla.

El Ayuntamiento de Crecente (Pontevedra) solicita:

Estudiar un trazado que busque la línea recta entre San Fins y Padroso.

Realizar buenos accesos a los Ayuntamientos de Arbo, Crecente, Padrenda y Cortegada.

Buscar un trazado que facilite la comunicación con Portugal.

El Ayuntamiento de Arbo (Pontevedra) pide que estudie una alternativa próxima a la ribera del Miño y que, en todo caso, se construya un nuevo acceso que facilite el acceso a la autovía.

Se solicita un nuevo trazado al paso por las parroquias de Santa Eulalia de Batallanes, San Pedro de Batallanes y Taboeja, dado que se aíslan los barrios de Lentille (punto kilométrico 62,954), Porteiro (punto kilométrico 63,224), Gandarela (punto kilométrico 64,390), Portela (punto kilométrico 65,000), Abilleira (punto kilométrico 65,663) y Perdean (punto kilométrico 67,775).

El Ayuntamiento de Covelo (Pontevedra) estima más adecuada la alternativa norte y propone que se mejoren los accesos y comunicaciones de la zona.

Vecinos de Areas, Cristiñade y Gulans-Pontearreas (Pontevedra) solicitan un enlace entre los núcleos de Pontearreas y Porriño de forma que se les facilite el acceso a Vigo a las aldeas situadas al oeste del valle de Pontearreas.

El Ayuntamiento de Salvaterra (Pontevedra) estima la conveniencia de proyectar un nuevo enlace en la carretera de As Neves a Villasobroso que dé acceso a los municipios de As Neves, Villasobroso, Arbo, Mondariz, Mondariz-Balnario y Covelo.

Se solicita por parte del Ayuntamiento de Porriño, un paso elevado en el punto kilométrico 85,423, así como la reposición de todos los servicios afectados.

Entre los puntos kilométricos 13,500 y el 14,000 la autovía discurre a través de la concesión minera C. E. Rial I fracción 1.<sup>a</sup>, cuya actividad se centra en la extracción de granito ornamental. Las distancias de seguridad necesarias para el empleo de explosivos obligan a la no explotación de una parte de la concesión.

**9663** RESOLUCION de 27 de marzo de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de ampliación del sistema de refrigeración del agua de circulación de la Central Nuclear de Ascó, de la Asociación Nuclear de Ascó.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22, del Reglamento para la ejecución del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de febrero, de evaluación de impacto ambiental, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de ampliación del sistema de refrigeración del agua de circulación de la Central Nuclear de Ascó, de la Asociación Nuclear de Ascó.

Madrid, 27 de marzo de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

**Declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de ampliación del sistema de refrigeración del agua de circulación de la Central Nuclear de Ascó**

El Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio de evaluación de impacto ambiental 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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Asociación Nuclear de Ascó remitió a la Dirección General de Política Ambiental, con fecha 16 de abril de 1991, la preceptiva memoria-resumen del proyecto de ampliación del sistema de refrigeración del agua de circulación de la Central Nuclear de Ascó, para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto tiene por objeto dar solución a la falta de disponibilidad de agua que se presenta en momentos de estiaje del río Ebro, que hace que la capacidad actual de refrigeración de la Central Nuclear de Ascó sea suficiente para garantizar que el incremento de temperatura en el río sea inferior a 3 grados centígrados, sin tener que reducir la potencia de la planta.

Las características más importantes del proyecto se relacionan en el anexo I de esta Resolución.

La Dirección General de Política Ambiental, de acuerdo con lo expresado en el mencionado artículo 13, estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones con el objeto de recabar información sobre los aspectos medioambientales que debería considerar el estudio de impacto ambiental.

La relación de consultados y las respuestas recibidas más significativas se reflejan en el anexo II.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado al titular del proyecto de las contestaciones recibidas para que fueran tenidas en cuenta en la redacción del estudio de impacto ambiental.

Un resumen del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, está contenido en el anexo III.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento, el estudio de impacto ambiental fue sometido al trámite de información pública, cuyo anuncio fue publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 24 de octubre de 1991, estando expuesto en las dependencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Tarragona y Madrid.

Durante el periodo de información pública no se presentaron alegaciones.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.º punto 2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula la preceptiva declaración de impacto ambiental, sobre el proyecto de ampliación del sistema de refrigeración del agua de circulación de la Central Nuclear de Ascó.

#### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada, y tenidas en cuenta las conclusiones derivadas del análisis realizado en el estudio de impacto ambiental, se establecen por la presente declaración de impacto ambiental, para que la ejecución del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. Programa de garantía de calidad. Se deberá establecer el programa de garantía de calidad a regir durante la elaboración del proyecto definitivo y la ejecución de las obras previstas. Asimismo, se definirán las responsabilidades de la Central Nuclear de Ascó, tanto a nivel de ejecución de la obra como de inspección y vigilancia de las fases de la misma relacionadas con el sistema de refrigeración actual y de las cláusulas aplicables de la autorización que se conceda.

2. Seguridad en la Central. La construcción de la nueva torre de refrigeración no deberá representar impacto negativo alguno sobre la seguridad de la Central. Para ello se adoptarán las medidas oportunas para no causar eventuales daños a las estructuras, sistemas y componentes de la Central durante el proceso de excavación, desarrollo de la estructura y transporte de materiales y equipos. Además por ser dicha torre esencial en el sistema de refrigeración global de la Central, durante la construcción, acoplamiento y pruebas de recepción de la torre, se adoptarán medidas preventivas y, de ser necesario, también sustitutivas que garanticen la disponibilidad de dicho sistema, hasta el nivel que sea requerido.

3. Abandono de la actividad. Como impacto ambiental incierto puede considerarse el destino final de las estructuras del sistema de refrigeración ampliado, especialmente la estructura de refrigeración de tiro natural. Si al término de la actividad de la Central se procede al desmantelamiento de la referida estructura se deberán establecer las medidas, en tiempo y lugar, para disponer adecuadamente de los materiales de derribo.

4. Parámetros de funcionamiento. En la información contenida en el estudio de impacto ambiental y como consecuencia de la fase de proyecto en que se realizó, no se explicitan de manera definitiva algunos de los parámetros de funcionamiento del sistema proyectado que pueden tener cierta incidencia en los resultados finales del análisis.

Entre estos parámetros de funcionamiento se encuentran la fracción de arrastre y el espectro de tamaño de las gotículas.

Por tanto, en el proyecto definitivo estos parámetros deberán ser concretados y confirmados durante el funcionamiento, remitiendo los resultados a esta Dirección General.

5. Programa de vigilancia operacional. El programa de vigilancia operacional, verificará, con medidas de campo, las previsiones de los modelos utilizados en el estudio de impacto ambiental, valorando el impacto real sobre el medio ambiente. Asimismo, se establecerán las garantías oportunas para que dicho programa de vigilancia, una vez instituido, se mantenga a lo largo de la vida de la Central o al menos hasta haber demostrado la idoneidad de los modelos y la aceptabilidad del impacto realmente producido. El programa verificará entre otros parámetros críticos para el nuevo sistema la fracción de arrastre de agua y su espectro de tamaños, la concentración de sales disueltas en el circuito de refrigeración y aspectos relacionados con los modelos de elevación y formación de los penachos de vapor.

Madrid, 27 de marzo de 1992.-El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

#### ANEXO I

##### Resumen del proyecto de ampliación del sistema de refrigeración de la Central Nuclear de Ascó

La Central Nuclear de Ascó se encuentra situada en la margen derecha del río Ebro, en el término municipal de Ascó (Tarragona), y está constituida por dos unidades gemelas independientes equipadas con sendos reactores nucleares de agua a presión de diseño Westinghouse Electric Co., con una potencia eléctrica unitaria nominal de 930 Mw, equivalente a una potencia nominal por unidad de 2.686 Mw térmicos.

El proyecto a llevar a cabo es la construcción de una torre de refrigeración de tiro natural y sus estructuras asociadas, que permitan ampliar la capacidad del sistema de refrigeración del agua de circulación de la Central Nuclear de Ascó.

El conjunto consiste en:

Torre de refrigeración.  
Conductos de toma y descarga.  
Casa de bombas y edificio eléctrico.

Las características geométricas y de diseño más sobresalientes son:

Altura total: 160 metros.  
Diámetro de la base: 108 metros.  
Altura de lámina: 146 metros.  
Volumen de relleno: 9.925 metros cúbicos.  
Altura de relleno: 1,26/1,12 metros.  
Características de la torre (KaV/L): 0,688.  
Línea operativa L/G: 2,2.  
Evaporación: 1,14 por 100.  
Carga térmica: 331.098 Kcal. s<sup>-1</sup> (1385 Mwt).  
Salto térmico: 8,34 °C.

El área del proyecto se localiza en la zona norte del emplazamiento de la Central Nuclear entre la carretera nacional 230 y el ferrocarril de Madrid a Barcelona por Caspe, donde están situadas todas las instalaciones de la Central, excepto la toma y descarga de agua de refrigeración y las torres de refrigeración de tiro mecánico que están en la zona situada entre el ferrocarril y el río, con una elevación bastante constante que oscila entre 30 y 40 metros sobre el nivel del mar. En esta última zona se construirá la nueva torre de tiro natural.

#### ANEXO II

##### Resultado de las consultas realizadas por la Dirección General de Política Ambiental

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en Cataluña	-
Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña	X
ICONA	X
Consejo de Seguridad Nuclear	X
Diputación Provincial de Tarragona	-
Gobierno Civil en Tarragona	-
Ayuntamiento de Ascó	X
Alternativa Verde	X
DEPANA	-
Grupo de estudios de la naturaleza «Andrias»	-
AEDENAT	-
F.A.T.	-
Greenpeace	-

De las respuestas se consideran significativos los siguientes aspectos:

Se destaca la preocupación por la formación de posibles nieblas y escarcha en las carreteras próximas, así como el control de los depósitos salinos en el entorno.

Se solicita que se establezca un seguimiento periódico de las posibles alteraciones, imputables al incremento de la concentración de sales en la atmósfera, en los espacios naturales existentes en la zona. De igual manera, se debería controlar periódicamente el caudal y demás parámetros físicos, químicos y bióticos del río Ebro que pudieran verse alterados por los nuevos vertidos.

El Consejo de Seguridad Nuclear sugiere que para el conjunto de las dos baterías de torres actuales y la nueva torre que se pretende instalar, se realicen las siguientes actuaciones:

Análisis de la formación de nieblas y escarcha en las carreteras próximas a la central nuclear.

Modelización de depósitos salinos en el entorno, incluyendo la elaboración de mapas de isolinias de deposición y su evolución anual, superpuestas a los tipos de vegetación.

En cuanto a las posibles medidas correctoras para aminorar los impactos, el Consejo sugiere a su vez un análisis de sensibilidad al modelo CALIFA, con el fin de determinar los parámetros de mayor peso en la magnitud de los impactos y consecuentemente, optimizar el diseño de la torre. Asimismo, sugiere realizar un programa de optimización de la gestión de la operación de la torre, con el fin de disminuir los impactos ambientales en el conjunto atmósfera-río para las distintas estaciones del año.

### ANEXO III

#### Visión general del estudio de impacto ambiental

##### 1. CONTENIDO DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

La evaluación del impacto ambiental del proyecto se puede sistematizar y resumir, tal y como se indica a continuación:

###### Efectos positivos:

La ampliación del sistema de refrigeración reduce el impacto térmico sobre el río. El proyecto de ampliación del sistema de refrigeración ha estado obligado, en parte, por el cumplimiento de las limitaciones del impacto térmico sobre el río Ebro.

Reduce el efecto del depósito salino que se produce en caso de operación continuada de las torres de tiro forzado ya que el nuevo sistema presenta menor fracción de arrastre de gotas (parámetro crítico en la producción de depósitos salinos) y hace que las baterías de torres mecánicas funcionen menos tiempo.

###### Efectos negativos:

La estructura de la torre y los penachos de vapor son visibles y destacan en el paisaje próximo.

Se produce un aumento de salinidad del terreno en la zona cercana.

Se produce una pérdida entre 0,4 y 1,4 metros cúbicos/segundo de agua del río Ebro por efecto del sistema de evaporación en el sistema de torres. El valor medio anual se estima entre 0,2 y 0,3 metros cúbicos/segundo.

###### Efectos temporales:

Formación de penachos visibles preferentemente en siete sectores en que los vientos del valle son dominantes. Las zonas más afectadas llegarán hasta un kilómetro y su visión abarcará varios kilómetros.

Aumentará la salinidad del terreno en zonas muy próximas a las torres (< 400 metros) en función del régimen de operación de las torres y meteorología local.

###### Efectos permanentes:

Paisajístico. Una vez construida la torre el impacto estético quedará prácticamente reducido al interior del valle. Por el contrario, los penachos producidos serán visibles en zonas más alejadas. Estos efectos se producirán en la fase de funcionamiento y desaparecerán una vez se produzca el cese de la actividad y se realice el previsible desmantelamiento de la estructura.

###### Efectos simples:

Casi todos.

###### Efectos acumulativos:

Salinización del terreno.

Nueva estructura que se añade a las ya existentes.

###### Efectos superpuestos:

En funcionamiento los dos tipos de torres se formarán penachos de vapor de mayor tamaño. La incidencia será escasa debido a la baja utilización del sistema en paralelo, la distancia de las torres y diferente disposición estructural.

###### Efectos reversibles:

Casi todos los efectos pueden ser asimilados por el entorno y verificables mediante medidas.

###### Efectos irreversibles:

Efecto de aumento de corrosión de materiales metálicos y al daño a especies vegetales sensibles (efectos mínimos), debido al ambiente salino.

Zona afectada < 400 metros.

###### Efectos recuperables:

Una vez cese la actividad de la torre, la recuperación del medio se producirá a corto plazo y no se precisarán prácticamente medidas correctoras.

###### Efectos irrecuperables:

Se considera que no quedarán efectos residuales como consecuencia de la actividad de la torre.

###### Efectos periódicos:

Los efectos de evaporación, arrastre de gotículas, formación de penachos de vapor y deposición de sólidos sobre el terreno cesan al dejar de operar el sistema.

###### Efectos de aparición irregular:

Posible formación de nubes bajas.

Efectos de sucesos accidentales sobre la estructura de la torre. El proyecto incorpora dispositivos de protección física, química y microbiológica de la estructura a largo plazo.

###### Efectos continuos:

Sobre el paisaje cercano de tipo estético (< 5 kilómetros).

###### Efectos discontinuos:

Casi todos. Sobre el paisaje a gran distancia (de 5 a 20 kilómetros).

La conclusión final es que la construcción de la torre de tiro natural, su funcionamiento y el previsible futuro desmantelamiento, producirán impactos ambientales mínimos según la legislación vigente. Esto supone que una vez cese la actividad de la torre la recuperación del medio será inmediata, y no se precisarán prácticas correctoras (impacto compatible). Los efectos de evaporación, arrastre de gotículas, formación de penachos de vapor y deposición de sólidos sobre el terreno cesan al dejar de operar el sistema.

Parte del impacto ambiental puede calificarse como moderado, muy localizado e incierto en lo referente al destino final de la estructura. En el primer caso no se precisan prácticas correctoras intensivas y la recuperación del medio requerirá cierto tiempo. Este es el caso del impacto por depósitos salinos en la zona próxima al sistema (< 400 metros) que, aunque habrá aumentado su salinidad, recuperará las condiciones iniciales aun durante la vida útil de la Central debido al variable régimen de operación y a la acción de otros agentes naturales como lluvia y viento. Como impacto incierto puede considerarse el destino final de las estructuras del sistema de refrigeración ampliado, especialmente la estructura de la torre de refrigeración de tiro natural. Si se produce su desmantelamiento, se requerirá cierto tiempo y medidas para disponer adecuadamente de los materiales de desecho.

La evaluación realizada en el proyecto presentado no considera ningún impacto ambiental crítico, cuya magnitud sea superior a umbrales considerados no aceptables, ni que ocasione pérdidas permanentes de la calidad ambiental, o que no puedan ser recuperadas con medidas correctoras o protectoras técnicamente viables.

En razón de las conclusiones alcanzadas no se incluyen medidas correctoras o protectoras. Si se incluye un programa de vigilancia operacional, que permitirá validar las conclusiones del estudio del impacto medioambiental presentado. Se considera que dicho programa debe ser operativo a lo largo de la vida de la Central, a no ser que la experiencia demuestre que no sea necesario mantenerlo.

##### 2. ANÁLISIS DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Del examen del estudio de impacto ambiental se hacen las siguientes consideraciones:

Primero.-Sobre la información suministrada. La información contenida en la documentación presentada es suficiente para justificar, en principio, la solución adoptada por la Asociación Nuclear de Ascó para ampliar la capacidad del sistema de refrigeración actual de la Central Nuclear de Ascó. No obstante, se encontraron algunas discrepancias en la documentación, que afectan principalmente a la altura definitiva de la torre de tiro natural que se pretende construir. Ante tales discrepancias la Asociación Nuclear de Ascó, con fecha 19 de febrero de 1992, comunicó, mediante escrito, que la altura de la lámina es efectivamente 146 metros y la altura total de la torre 160 metros, estando incluidos en estos últimos 160 metros los 146 metros de la altura de la lámina y la altura de la celosía inferior de entrada de aire.

Como consecuencia de ello se ha revisado el estudio de impacto ambiental para analizar si estos 14 metros adicionales modifican las conclusiones de dicho estudio en cuanto a la localización y clasificación

de los impactos, resultando que, salvo el aspecto estético, el resto de los efectos no se ven alterados, por lo que siguen siendo válidas las conclusiones del estudio de impacto original.

Una vez establecida la altura total de la torre se aprecia la falta de concreción de algunos parámetros de funcionamiento, que se deberán establecer en el proyecto definitivo.

Segundo.-Sobre la idoneidad de la solución propuesta. Conforme a lo expuesto anteriormente, la solución propuesta se considera suficiente para garantizar el cumplimiento de los límites térmicos impuestos a los vertidos al río Ebro del agua utilizada para refrigerar la Central.

Tercero.-Sobre la influencia de la construcción de la torre sobre la seguridad de la Central. En general, la construcción de la torre no tendrá impacto alguno sobre la seguridad de la Central; sin embargo, por ser dicha torre parte esencial del sistema de refrigeración, durante su construcción deberá tenerse en cuenta esta circunstancia y adoptarse las medidas preventivas y sustitutivas que procedan.

Cuarto.-Sobre el programa de garantía de calidad del proyecto. No se han encontrado en la documentación analizada previsiones para implantar un programa de garantía de calidad, al menos de aquellas obras que afectan a los equipos y estructuras del sistema actual de refrigeración de la Central, y a sus sistemas y equipos de instrumentación y control. Por tanto, se establecerá tal programa.

Quinto.-Sobre la responsabilidad de las obras. Tanto el proyecto definitivo como la obra se van a realizar de acuerdo con el procedimiento administrativo «lave en mano». Sin embargo, no se especifican en la documentación presentada las responsabilidades que asumirá la Asociación Nuclear de Ascó, tanto a nivel de ejecución y recepción de la obra de inspección y vigilancia de la misma, especialmente en las fases que afecten o puedan afectar la integridad y operabilidad del actual sistema de refrigeración. Por tanto, procede advertir la necesidad de definir tales responsabilidades.

Sexto.-Sobre la magnitud del impacto ambiental. El alcance del impacto medioambiental estudiado parece suficiente a la vista de la experiencia adquirida con este tipo de torres de tiro natural, ampliamente utilizado en Europa. La valoración del impacto medioambiental realizado es esencialmente correcta. No obstante, se estima que a pesar de los márgenes introducidos y que la base estadística de los datos meteorológicos utilizada en el proyecto es suficientemente amplia y, aunque su frecuencia esperada es muy pequeña, pudieran surgir períodos estacionales con condiciones meteorológicas aún más extremas. Por ello se estima aconsejable proseguir la línea expuesta en el programa de vigilancia operacional para verificar con medidas de campo las previsiones de los modelos utilizados.

#### ANEXO IV

##### Resultado de la información pública

El estudio de impacto ambiental fue sometido a información pública en las dependencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en Tarragona y en las dependencias de este Ministerio en Madrid, no habiéndose recibido alegaciones al mismo.

**9664** *RESOLUCION de 30 de marzo de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de construcción de la variante de trazado, carretera N-330 de Alicante a Francia por Zaragoza, puntos kilométricos 629,650 al 633,945. Tramo: Final variante de Sabiñánigo-intersección entre Cartirana y Pardinilla (Huesca), de la Dirección General de Carreteras.*

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de construcción de la variante de trazado, carretera N-330 de Alicante a Francia por Zaragoza, puntos kilométricos 629,650 al 633,945. Tramo: Final variante de Sabiñánigo-intersección entre Cartirana y Pardinilla (Huesca), de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 30 de marzo de 1992.-El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

#### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE CONSTRUCCION DE LA VARIANTE DE TRAZADO, CARRETERA N-330 DE ALICANTE A FRANCIA POR ZARAGOZA, PUNTOS KILOMETRICOS 629,650 AL 633,945. TRAMO: FINAL VARIANTE DE SABIÑANIGO-INTERSECCION ENTRE CARTIRANA Y PARDINILLA (HUESCA) DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio de evaluación de impacto ambiental 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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 29 de enero de 1991, la preceptiva memoria-resumen consistente en una memoria del proyecto, estudio de impacto ambiental y planos, para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto consiste en la definición de 3,820 kilómetros de carretera convencional desde el final de la variante de Sabiñánigo hasta la intersección con la carretera actual entre Cartirana y Pardinilla. Incluye además las modificaciones del cambio de rasante a partir de la citada intersección, con una longitud de 500 metros y el ramal a Biescas de una longitud de 523 metros. El proyecto desarrolla una única alternativa de trazado.

Las características principales del proyecto de construcción se recogen en el anexo I de esta Resolución.

Recibida la referida documentación, la Dirección General de Política Ambiental, estableció a continuación, un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 29 de julio de 1991, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras, de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de éstas, se recogen en el anexo II.

Previamente, con fecha junio de 1987 se redactó el anteproyecto de variante de trazado en el que se contemplaban seis alternativas. A continuación, con fecha de mayo de 1988, se redactó una nueva alternativa al objeto de no ocupar suelo calificado como urbanizable, la cual fue aprobada, definitivamente, con fecha 29 de diciembre de 1988 previa información pública.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 16 del Reglamento, con fecha 16 de octubre de 1991, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental un expediente consistente en sendos ejemplares del proyecto y del Estudio de Impacto Ambiental y la resolución aprobatoria del proyecto de construcción.

A instancias de la Dirección General de Política Ambiental y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento, el estudio de impacto ambiental elaborado por la Dirección General de Carreteras fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» número 16, de 18 de enero de 1992, no habiéndose presentado alegación alguna.

Los aspectos más destacados del referido estudio, así como, las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

En consecuencia y en base a la citada documentación, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el proyecto de construcción de la variante de trazado, carretera N-330 de Alicante a Francia por Zaragoza, puntos kilométricos 629,650 al 633,945. Tramo: Final de la variante de Sabiñánigo-intersección entre Cartirana y Pardinilla.

#### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada, analizadas las circunstancias del medio por el que discurre la variante y teniendo en cuenta ciertas deficiencias del estudio de impacto ambiental, recogidas en el anexo III, se establecen, para reducir los efectos negativos de manera que el proyecto puede considerarse ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. *Protección del sistema hidrológico.*-Habida cuenta de que el trazado de la nueva vía discurre entre los puntos kilométricos 0+000 y 1+400, aproximadamente, paralela y a escasa distancia del río Aurín y teniendo en cuenta la respuesta a la consulta previa remitida por el ICONA en la que se recomienda la preservación de dicho entorno al estar el espacio «Valle de Aurín», incluido en el proyecto Biotopos/Corine/ICONA-CEE y la proximidad aguas abajo del embalse número 1 de Sabiñánigo, deberán arbitrarse durante la construcción de la mencionada variante, las medidas oportunas que aseguren el cumplimiento de las siguientes prescripciones:

a) Se articularán las medidas de prevención y control suficientes para garantizar que no puedan producirse vertidos accidentales de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra, tales como aceites usados, aditivos, betunes, grasas o emulsiones que lleguen a través de las líneas naturales de alimentación al referido embalse.

b) No se verterán materiales y residuos procedentes de la obra, ni se acumularán temporalmente en el aluvial del río Aurín ni en el