

ANEXO II

Participación máxima mensual en el consumo térmico de carbones de bajo contenido en azufre asociados al consumo de carbones garantizados

Centrales	Carbón de bajo contenido en azufre porcentaje aporte térmico (PCS)
Serchs	40,0
Teruel	45,7 (1)
Escucha	33,0

(1) En el caso de consumir gas natural, se reducirá el efecto de este combustible deduciendo de la cifra 45,7 por 100, el aporte térmico del gas multiplicando por el coeficiente 1,03.

ANEXO III

Utilización de carbón nacional durante setecientas veinte horas de funcionamiento a plena carga (B)

Centrales	Potencia Mw	B Kt
Aboño	903	260
Lada	505	160
Soto de Ribera	672	215
Narcea	569	175
Anllares	350	115
Compostilla	1.312	450
La Robla	620	190
Velilla del Río Carrión	498	165
Puertollano	220	85
Puente Nuevo	313	140
Serchs	160	60
Escatrón	80	40
Teruel	1.050	360
Escucha	160	60

20042 RESOLUCIÓN de 31 de julio de 1997, de la Secretaría de Estado de la Energía y Recursos Minerales, por la que se declara causa de fuerza mayor que justifica el incremento de «stocks» de carbón nacional en las centrales térmicas en 1996 y 1997.

En desarrollo del Real Decreto 2203/1995, de 28 de diciembre, sobre los costes específicos derivados de las ayudas a la minería del carbón, se dictó la Orden de 29 de febrero de 1996, por la que se regulan las ayudas destinadas a la cobertura de los costes financieros de los «stocks» de carbón que se produzcan en las centrales térmicas y que excedan de los definidos como estratégicos. Esta norma, en su artículo 5, dispone que el importe anual de esta ayuda a cada compañía eléctrica por central térmica se reducirá, como mínimo, en un 15 por 100 anual de la compensación por almacenamiento correspondiente al año 1995, que quedará fijada por la Secretaría General de la Energía y Recursos Minerales, salvo que existan causas de fuerza mayor que lo impidan, en cuyo caso la Secretaría General de la Energía dictará las disposiciones oportunas al efecto.

Las competencias de la citada Secretaría General fueron atribuidas a la Secretaría de Estado de la Energía y Recursos Minerales, en virtud del Real Decreto 1889/1996, de 2 de agosto, de Estructura Orgánica Básica del Ministerio de Industria y Energía.

La climatología en España en 1996 ha sido extremadamente lluviosa. Este hecho ha ocasionado un incremento imprevisto de generación hidroeléctrica, superior en más del 70 por 100 a la de 1995, originando a su vez, una disminución de generación termoeléctrica y un incremento de los «stocks» de carbón en centrales térmicas que se prolonga en el ejercicio de 1997. Este hecho ha generado una situación que debe calificarse como de fuerza mayor, del modo recogido en el artículo 5 de la Orden citada.

En virtud de lo expuesto, esta Secretaría de Estado de la Energía y Recursos Minerales ha tenido a bien resolver que:

A efectos de lo establecido en el artículo 5 de la Orden de 29 de febrero de 1996, se reconoce la existencia de causa de fuerza mayor determinante de un crecimiento muy significativo de «stocks» de carbón nacional en las centrales térmicas a que se refiere el artículo 2 de dicha Orden, por lo que se suprime, para los años 1996 y 1997, la exigencia de reducción de la ayuda en un 15 por 100 anual, establecida en el citado artículo 5.

Contra esta Resolución cabe interponer recurso ordinario ante el excelentísimo señor Ministro de Industria y Energía, en el plazo de un mes a contar desde su notificación.

Madrid, 31 de julio de 1997.—El Secretario de Estado, Nemesio Fernández-Cuesta Luca de Tena.

Excmo. Sr. Presidente de la Comisión del Sistema Eléctrico Nacional, Ilmas. Sras. Directora general de Minas y Directora general de la Energía e Ilmo. Sr. Director de OFICO.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

20043 RESOLUCIÓN de 11 de julio de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la variante de Sueca, en la CN-332 (puntos kilométricos 242 al 259), de la Dirección 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.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 25 de marzo de 1992, a la antigua Dirección General de Política Ambiental, la orden de estudio para la redacción del estudio informativo de la denominada variante de Sueca, quien a su vez envió a distintas instituciones, entidades y administraciones con objeto de una vez analizadas sus sugerencias, se determine la conveniencia de someter o no el estudio informativo, al procedimiento regulado en el Real Decreto 1131/1988.

La Dirección General de Política Ambiental en oficio de 29 de Junio de 1992, propone se someta al citado estudio al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, dada la importancia de las respuestas recibidas que son trasladadas a la Dirección General de Carreteras.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas se recogen en el anexo I.

El objeto del estudio informativo es la definición de una variante de la CN-332, entre los puntos kilométricos 242 y 259, para suprimir la travesía de Sueca.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el 8 de noviembre 1995, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, con fecha 22 de abril de 1996, la Dirección General de Carreteras completó el expediente remitiendo a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto de estudio informativo y sus alternativas.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública, así como la opinión de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se acompaña como anexo IV.

En consecuencia la Dirección General de Calidad y Evaluación 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, aprobado por Real Decreto 1131/1988 de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo de variante de Sueca a la N-332 de Almería a Valencia por Cartagena (puntos kilométricos 242 al 259).

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se establecen por la presente declaración, para que el futuro proyecto de construcción de la alternativa I pueda ser considerada ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. Permeabilidad territorial

Durante la construcción y explotación de la nueva carretera se asegurará mediante las actuaciones necesarias, el acceso, al nivel actual a las carreteras, caminos rurales y vías vecinales interceptadas que se han indicado en el proyecto.

Asimismo se tomarán las medidas oportunas para que el paso de ganado y demás comunicaciones agrarias de interés general sea expedito.

2. Protección del sistema hidrológico

Con objeto de mantener inalteradas las características hidráulicas del río Júcar, así como de las demás líneas de drenaje cruzadas por la carretera, no se acumularán materiales derivados del movimiento de tierras que por escorrentía puedan llegar a los mismos, ni se localizarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que se pueda afectar al sistema fluvial.

El efecto barrera detectado fundamentalmente en las cercanías de la localidad de Favara, debe ser estudiado con mayor profundidad y habilitadas las medidas correctoras específicas para avenidas de características similares a las del año 1982. Esto es, se ha de garantizar que en esas condiciones, los riesgos de pérdidas de vidas humanas por la existencia o no de la nueva variante, no aumentan.

3. Recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

Se realizarán las actuaciones siguientes:

Antes de la ocupación de los terrenos, se procederá a la retirada de tierra vegetal que servirá a los fines de revegetación de los taludes.

Se señalará la localización de vertederos y el almacenamiento de los sobrantes de excavación.

Se procederá a la revegetación de taludes en las condiciones especificadas en el estudio de impacto ambiental.

Las actuaciones de regeneración deberán estar ejecutadas con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

4. Prevención del ruido

Se diseñarán, presupuestarán y ejecutarán las medidas correctoras necesarias a fin de conseguir que el ruido producido por la explotación de la variante no sobrepase los 55 decibelios (A) Leq. nocturnos, entre las veintitrés y las siete horas, ni los 65 decibelios (A) Leq. diurnas, entre las siete y veintitrés horas, medidos en el exterior de las viviendas a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

5. Programa de vigilancia

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos identificados como significativos en el estudio de impacto ambiental, de los adicionalmente identificados por el órgano ambiental y de las medidas correctoras establecidas en dicho estudio y en el condicionado de esta declaración.

En el mismo se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones establecidas, y se describirá el tipo de informe y la frecuencia y período de emisión.

El programa incluirá:

Dos informes sobre el estado de la vegetación implantada en el proyecto de recuperación ambiental a que se refiere la condición tercera, remi-

tiéndose el primero antes del acta de recepción provisional de las obras y el segundo transcurridos dos años desde la citada fecha.

Datos de medición de niveles de ruido según lo preceptuado en la condición cuarta.

Se remitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

6. Documentación adicional

Antes de iniciarse las obras, la Dirección General de Carreteras, remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, un escrito certificando la incorporación al proyecto de construcción que se va a adjudicar definitivamente, la documentación y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece como necesaria, y que se resume a continuación:

Informe sobre las localizaciones de vertederos a que se refiere la condición tercera.

Informe lo más detallado posible sobre el efecto barrera a que se refiere la condición segunda.

Medidas adoptadas para cumplir los niveles de ruido señalados en la condición cuarta.

Lo que se hace público para general conocimiento, 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.

Madrid, 11 de julio de 1997.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Fase «Screening». Consultas sobre el impacto del proyecto

Relación de consultas que han contestado y formulado sugerencias:

Ayuntamiento de Cullera.
Ayuntamiento de Polinyà de Xúquer.
Confederación Hidrográfica del Júcar.
Ayuntamiento de Sueca.
Ayuntamiento de Riola.
Ayuntamiento de Fortaleny.
Generalitat Valenciana.

Las contestaciones y aspectos más relevantes contenidas en las respuestas son las siguientes:

El Ayuntamiento de Cullera manifiesta su preocupación por los arroyales que afectaría y por el efecto barrera sobre las aguas de lluvia; propone como más beneficiosa para Cullera, la variante que se estudió con anterioridad.

El Ayuntamiento de Polinyà de Xúquer manifiesta su preocupación por la salida de las aguas en caso de avenidas.

La Confederación Hidrográfica del Júcar considera imprescindible la realización de un estudio hidrológico de la red natural de drenaje.

El Ayuntamiento de Sueca, presupone que esta variante tendrá un menor impacto ambiental que la redactada con anterioridad.

El Ayuntamiento de Riola solicita que la evaluación de impacto ambiental se incluya en procedimiento regulado por el Real Decreto 1131/1988.

El Ayuntamiento de Fortaleny, estima también la necesidad de someter el proyecto al procedimiento antes citado, debido a la alteración del régimen de evacuación de aguas en supuestos de inundaciones, y del ecosistema actual del límite Parque Natural de la Albufera.

La Generalidad Valenciana, muestra su disconformidad con el trazado propuesto, especialmente por la problemática que generaría con la variante de Sueca de la carretera VV-1043, proyectada por ellos.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

Se han estudiado las siguientes soluciones:

Solución 1: Con una longitud de 17,221 kilómetros, parte de la CN-332 a 2 kilómetros después del paso de Favara. Deja al este la localidad de Fortanely, atravesando el río Júcar en el punto kilométrico 13,5, y finaliza a unos 4 kilométricos de Sueca.

Solución 2: De longitud 14,393 metros, de los que los 9 primeros son coincidentes con la solución 1. Cruza el río Júcar en las proximidades de Sueca y acaba en la CN-332 a 2 kilómetros de Sueca.

Solución 3: Con una longitud de 15,721 kilómetros, que coincide con los primeros en sus 2,5 primeros kilómetros, discurre entre Sueca y el río Júcar, y bordeando la localidad de Sueca finaliza en el mismo punto que la anterior.

Solución 4: De longitud 14,407 kilómetros y coincidente con la alternativa anterior en los primeros 5 kilómetros, vuelve a enlazar con ella en el punto kilométrico 9,500.

Solución 5: Con una longitud de 16,529 kilómetros, que son coincidentes con la solución 4 hasta el punto kilométrico 5,100. Se desvía hacia el noreste desde ese punto y vuelve a enlazar con la misma en el punto kilométrico 9,500.

ANEXO III

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Contenido

El clima de la zona está encuadrado en el denominado mediterráneo marítimo con un régimen de humedad seco. Se hace mención especial de las lluvias torrenciales que suelen tener lugar a finales de verano o principios de otoño («gota fría»).

El estudio refleja el carácter cuaternario de la geomorfología con litología de tipo sedimentario.

En lo referente a hidrología destaca la red correspondiente al río Júcar cuyo tramo final está enclavado en la zona a estudiar. Su característica fundamental la constituye el descomunal incremento de caudal de riadas respecto al régimen medio (16.000 m³/s frente a 60 m³/s; esto es alrededor de 300 veces).

La vegetación es la propia de la zona, donde hace menos de cincuenta años todo eran marjales que han sido sustituidos por la explotación incontrolada del hombre hacia campos de arroz y posterior aterramiento y plantación de cítricos y hortalizas. Como representación de aquellos quedan: la cercana Albufera, el marjal de Favara y el Estany de Cullera.

El estudio afirma que la riqueza y composición de la fauna se ha visto profundamente alterada a lo largo de los años por el hombre.

En el estudio se destacan zonas de muy alta valoración paisajística: Montaña del Oro, Riberas del Júcar, Playa de San Antonio, Gran Estany.

La Albufera de Valencia es la reserva faunística de esta zona y es destacada por el estudio por ser Parque Natural desde 1.986 y dada la proximidad de la zona en estudio.

De la identificación y valoración de impactos destacamos las conclusiones comparativas entre las distintas soluciones:

A) Sobre el medio físico:

Solución 1: Presenta menor afección hidrológica e impacto paisajístico. En cambio, la afección sobre vegetación, fauna y geología será mayor por ser una solución más larga. Es la menos impactante, globalmente, sobre el medio físico.

Solución 2: Es la solución calificada como segunda más impactante; con gran movimiento de tierras; hidrología, por el riesgo inducido de represamiento cercano a Riola, y paisaje por su apreciable longitud y cercanía a Riola y Sueca.

Solución 3: Es la segunda menos impactante, debido fundamentalmente a la hidrología.

Solución 4: Con mayores impactos en paisaje e hidrología.

Solución 5: La menos beneficiosa, especialmente por atravesar el Parque Natural de la Albufera en el extremo sur, e intersectar perpendicularmente el flujo natural de las aguas.

B) Sobre el medio socioeconómico:

Solución 1: La mejor desde el punto de vista socioeconómico, por su menor contaminación atmosférica y acústica al estar más separada de los núcleos poblacionales. En cambio, eso mismo, lleva a aumentar los tiempos de traslado.

Solución 2: Es la menos idónea de las soluciones planteadas, especialmente por el incremento de contaminaciones.

Solución 3: Más positiva que la anterior por la mayor demanda de materiales en la construcción.

Solución 4: Con similitud de afecciones respecto a la alternativa anterior, pero ligero impacto más positivo que las soluciones 2 y 3.

Solución 5: Con importantes desventajas comparativas, en relación con el conjunto de alternativas.

C) Conclusiones finales: Por desenvolverse todas la alternativas en un entorno similar en cuanto a ecosistemas afectados, la diferencia entre unos y otros se enmarcan en valores relativamente próximos. Se puede afirmar que la solución 5 es la más desfavorable y en análisis multicriterio se evalúa la solución 1 como la más favorable.

Análisis del contenido

El Estudio Informativo ha estudiado cinco soluciones muy parecidas entre sí, lo que queda detectado por los valores obtenidos en el análisis multicriterio realizado.

La solución 5 en sí misma debió ser rechazada por el proyectista, al existir otras cuatro soluciones que, técnicamente viables, no discurrían por terrenos catalogados como Parque Natural.

Los términos en que se ha dilucidado la mayor o menor permeabilidad a las aguas y por tanto su posible impacto, en función del ángulo de encuentro entre el discurrir natural del agua y la traza de la carretera, no pueden considerarse de carácter técnico. Hubiera sido conveniente se hiciera un estudio más técnico y profundo.

ANEXO IV

Resultado de la información pública realizada por la Dirección General de Carreteras

La Dirección General de Carreteras recibió catorce alegaciones durante el período de información pública de las siguientes instituciones, asociaciones o personas físicas:

Ayuntamiento de Fortanely.

Ayuntamiento de Riola.

Ayuntamiento de Tavernes de la Vallidigna.

Don Vicente Bartual Gasco, presentada en Demarcación.

Doña Laura Bou Pastor.

Don Vicente Bartual Gasco, presentada en Ayuntamiento de Riola.

Don José Manuel Bou Martínez.

Ayuntamiento de Cullera.

Centro Excursionista de Tavernes de la Vallidigna.

Don Salvador Maset Rubio.

Aumar.

Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas Urbanismo y Transportes de la Generalidad Valenciana.

Ayuntamiento de Sueca.

Diputación Provincial de Valencia.

Entre las alegaciones presentadas se ha de comentar lo siguiente: Se solicita la liberación de la autopista A-7, como solución alternativa a las planteadas, a lo cual el promotor aduce que «cae fuera del área de estudio».

El resto de las alegaciones se refieren a la valoración relativa entre las diferentes alternativas, que lógicamente cada alegante hace en función de sus criterios subjetivos.

20044 RESOLUCIÓN de 31 de julio de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de aeródromo en el término municipal de Fuente Obejuna (Córdoba) promovido por este Ayuntamiento.

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.