

Título	Organismo	Importe — Pesetas
Evaluación ambiental de residuos industriales conteniendo elementos metálicos, materia orgánica y compuestos orgánicos tóxicos	Universidad de Cantabria	5.500.000
Desarrollo de una herramienta para la gestión y biorrecuperación de los suelos contaminados por vertederos de residuos sólidos urbanos	Universidad de Cantabria (EICCP)	10.541.000
Valoración de las modificaciones ambientales introducidas por la utilización de combustibles no fósiles en la generación de energía	Consejo Superior de Investigaciones Científicas (IC-QEMA)	11.820.000
Caracterización y valoración de los residuos industriales del sector de la madera y el mueble	Universidad de Málaga (UMAETSII)	7.920.000
Utilización de cenizas de madera procedentes de plantas de bioenergía como enmendante y fertilizante de suelos agrícolas	Universidad de Santiago de Compostela (USCEPS)	11.594.000
Generar una metodología de evaluación ambiental estratégica aplicable a las actuaciones que realice la UE en este campo	Universidad Politécnica de Madrid (ETSIM)	2.623.000
Total		49.998.000

2. Adjudicar las ayudas para empresas privadas a los proyectos, entidades y por los siguientes importes, correspondientes a la primera anualidad y única:

Título	Organismo	Importe — Pesetas
Desarrollo de un sistema de indicadores de ecoeficiencia hotelera	«Randa Groups, Sociedad Anónima»	3.115.000
Estudio de las condiciones de operación en el proceso de compostaje de residuos sólidos urbanos. Evaluación de la viabilidad del proceso en el tratamiento de residuos industriales agroalimentarios y fangos de depuradoras	Fundación Estudis del Medi Ambient de Mollet del Vallès	27.783.000
Moneda ambiental	«Norcontrol, Sociedad Anónima»	3.550.000
Diseño y desarrollo de un analizador continuo de óxidos de nitrógeno	«Sistemas, Instalaciones y Redes, Sociedad Anónima»	9.700.000
Barrera de contención activa para la protección de aguas subterráneas	Fundación Labein	30.799.000
Desarrollo de una unidad de ventilación de suelos contaminados por hidrocarburos ligeros	Asociación para la Investigación y Desarrollo Industrial de los Recursos Naturales	12.000.000
Desarrollo de un procedimiento para la minimización del impacto ambiental del proceso de esmaltado en la fabricación de porcelana artística	«Lladró, Sociedad Anónima»	3.060.000
Aprovechamiento de los residuos procedentes del proceso de manufactura del mármol en la fabricación de baldosas cerámicas fritas y productos de arcilla cocida (tejas y ladrillo)	Asociación de Investigación de las Industrias Cerámicas (AICE)-Instituto de Tecnología Cerámica (ITC)	10.574.000
Diseño e implantación de tecnologías de reutilización de polvos de acería	Acero y Medio Ambiente	19.780.000
Proyecto para la reutilización del residuo de sustrato de cultivos hidropónicos	«Ekotek Ingeniería y Consultoría Medioambiental, Sociedad Limitada»	22.485.000
Desarrollo de metodologías para la valoración y caracterización de suelos contaminados y su aplicación como sistema de control de tecnologías de recuperación de bajo coste	Fundación Labein CT	7.112.000
Total		149.958.000

Esta Resolución es definitiva en la vía administrativa y contra la misma cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, conforme a lo establecido en el artículo 11.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, y el artículo 66 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, en la redacción dada por la Ley Orgánica 6/1998, de 13 de julio, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la fecha de su notificación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46.1 de la citada Ley 29/1998.

No obstante, la presente Resolución podrá ser recurrida potestativamente en reposición en el plazo de un mes y ante el mismo órgano que la ha dictado, de acuerdo con lo dispuesto 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, en la redacción dada por la Ley 4/1999, de 13 de enero.

Lo que se hace público para general conocimiento.

Madrid, 26 de diciembre de 2000.—La Subsecretaria, María Jesús Fraile Fabra.

1243

RESOLUCIÓN de 21 de diciembre de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Transferencia de recursos hídricos del Júcar al Vinalopó» promovido por la «Sociedad Estatal Aguas del Júcar, Sociedad Anónima».

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto-ley 9/2000, de 6 de octubre, 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, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece

la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas, como órgano sustantivo remitió, con fecha 19 de noviembre de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la preceptiva memoria-resumen sobre el proyecto promovido por la «Sociedad Estatal Aguas del Júcar, Sociedad Anónima», titulada «Transferencia de Recursos Hídricos del Júcar al Vinalopó».

El proyecto de Transferencia de Recursos Hídricos del Júcar al Vinalopó no figura entre las actuaciones que deben someterse en todo caso al procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental; sin embargo se tipifica en el anejo II de la Directiva 85/337/CEE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, en la categoría de proyectos de los puntos 1.c, 3.j, 10.f y 10.i que corresponden respectivamente, a proyectos de hidráulica agrícola, instalaciones para la producción de energía hidroeléctrica, presas y otras instalaciones destinadas a retener agua o a almacenarla por largo tiempo, e instalación de acueductos de larga distancia.

Sobre la base de los artículos 2 y 4.2 de la citada Directiva, la Secretaría General de Medio Ambiente determinó someter el citado proyecto al procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con la memoria-resumen, de acuerdo con el artículo 13 del Reglamento, estableció el 14 de enero de 1999 un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó, en distintos momentos de fechas 18 de marzo, 14 de mayo y 13 de agosto de 1999, a «Aguas del Júcar, Sociedad Anónima» y a la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas, las contestaciones recibidas para que fuesen consideradas en el Estudio de Impacto Ambiental.

El resultado de esta consulta, la relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I. Así mismo se recogen en el anexo I las actuaciones de divulgación y reuniones informativas que, con independencia de las consultas establecidas por el órgano ambiental, realizó «Aguas del Júcar, Sociedad Anónima», con diferentes instituciones, organismos y representantes sociales, al objeto de informar y consensuar el trazado a desarrollar en el proyecto básico.

El Proyecto Básico de la Conducción Júcar al Vinalopó, del que forma parte el Estudio de Impacto Ambiental elaborado por la sociedad estatal, fue sometido al trámite de información pública por la Confederación Hidrográfica del Júcar, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 30 de noviembre de 1999 y en el «Diario Oficial de la Generalidad Valenciana» de 3 de diciembre de 1999, concluyendo el plazo para la formulación de alegaciones el 17 de enero de 2000. La Abogacía del Estado oficia el 30 de junio de 2000, considerando ajustado a derecho el trámite de información pública y resueltas las alegaciones presentadas.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas, con fecha 11 de octubre de 2000, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento técnico de proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Una síntesis del documento técnico del proyecto constituye el anexo II. Un resumen del contenido de las alegaciones formuladas en información pública y del informe con las respuestas dadas por el promotor, constituye el anexo III. El anexo IV incluye un resumen del estudio de impacto ambiental.

De la documentación contenida en el expediente de este proyecto se destaca lo siguiente:

1. El Plan Hidrológico de Cuenca del Júcar establece una reserva de 80 hectómetros cúbicos de volumen máximo anual del sistema Júcar, para paliar la sobreexplotación de los acuíferos y déficit de los abastecimientos del área del Vinalopó-Alacantí y Marina Baja.

Previamente fija los criterios básicos, asignaciones, reservas y condiciones de priorización de los recursos del río Júcar a los usos actuales ya existentes, de manera que dicha reserva pueda realizarse aprovechando los recursos sobrantes, una vez satisfechas las necesidades de usos de abastecimiento, riegos tradicionales de la Ribera del Júcar, mantenimiento y consolidación de los riegos existentes atendidos con el acuífero de la Mancha Oriental y de los atendidos con el Canal Júcar-Turía, otras áreas regadas de la cuenca y pequeños abastecimientos, industrias o regadíos, concesiones hidroeléctricas en las condiciones que se determinen, y caudales mínimos medioambientales.

Asimismo estima una reserva de los recursos superficiales del Sistema Júcar de 100 hectómetros cúbicos anuales para satisfacer las necesidades

hídricas del Parque Natural de la Albufera, provenientes de los retornos y volúmenes sobrantes de la asignación a los riegos de la Ribera del Júcar y de las aportaciones intermedias no reguladas.

2. Con fecha de 28 de agosto de 1998, la Jefatura del Estado declara de interés general, la transferencia de recursos hídricos del Júcar al Vinalopó-Alacantí-Marina Baja, mediante una conducción desde el río Júcar con toma en las inmediaciones de la presa de Tous y final en las inmediaciones de Villena, al objeto de paliar las insuficiencias de recursos hídricos propios para satisfacer sus demandas sin poner en peligro por sobreexplotación los acuíferos de sus sistemas de explotación.

3. La finalidad del proyecto es, por tanto, realizar una interconexión en el ámbito de la demarcación hidrográfica del Júcar, desde el Sistema de Explotación del Júcar a las comarcas del Vinalopó, Alacantí y Marina Baja, con el fin de corregir los desequilibrios entre los recursos hídricos del primero y las demandas establecidas de las citadas comarcas. Las necesidades a satisfacer previstas en el Plan Hidrológico de Cuenca del Júcar son de 55 hectómetros cúbicos destinados a riego y 15 hectómetros cúbicos destinados a abastecimiento, en las Comarcas de Vinalopó y Alacantí; y 10 hectómetros cúbicos destinados a abastecimiento en la Comarca de Marina Baja.

La definición de las características técnicas de la interconexión y el análisis de las condiciones de protección ambiental son el objeto del proyecto básico redactado y presentado a información pública.

4. El proceso analítico y de diseño se ha llevado a cabo a partir de los datos y trazados propuestos en la memoria resumen sobre las dos opciones iniciales, denominadas La Muela y Tous: La opción de La Muela que, aprovechando el bombeo reversible del depósito de la Muela, con un recorrido sinuoso de 92 kilómetros en canal abierto a través del Macizo del Caroch llegaba a Villena; la opción Tous, con toma de agua en el azud de Escalona, aguas abajo del embalse de Tous, con un recorrido de 66 kilómetros en tubería, debía salvar los desniveles de Tous, Montesa y Mogenite con una estación de bombeo, impulsión y depósito regulador en cada uno de ellos.

A partir de las sugerencias contenidas en las respuestas a las consultas que se realizaron sobre la memoria-resumen, «Aguas del Júcar, Sociedad Anónima» realizó un estudio comparativo de posibles alternativas de trazado contenido en el Estudio de Soluciones, anejo número 2, del proyecto básico. Las tres opciones de trazado principales, diferentes en su concepción y recorrido a las iniciales contenidas en la memoria-resumen, eran las denominadas solución 1-Azud de Escalona, solución 2-La Muela, y solución 3-Cortes.

Del resultado del estudio comparativo se desprende la opción de trazado seleccionada, Cortes, que minimiza las afecciones a los espacios de interés naturalístico y cultural de Muela de Cortes y Macizo del Caroch cruzándolos mediante túneles y modificando la traza de la conducción para evitar las microreservas de flora, monumentos naturales como La Cueva de la Araña y yacimientos arqueológicos.

El proyecto básico con la opción de trazado seleccionada, Cortes, se expuso a información pública, junto con el Estudio de Impacto Ambiental del trazado propuesto.

Una vez finalizada la información pública, «Aguas del Júcar, Sociedad Anónima», de acuerdo con el contenido de las alegaciones presentadas, modificó el proyecto básico en los siguientes aspectos fundamentales, dando con ello soluciones a los impactos significativos manifestados en las alegaciones: el trazado se realiza en túnel y en tubería enterrada eliminando todos los tramos en canal; se desplaza la ubicación del depósito inicial al objeto de no afectar una masa boscosa; se desplaza el trazado en Las Arenas (Navalón), preservando la expansión de la zona de ocio prevista por el Ayuntamiento de Enguera; se desplaza el trazado adaptándolo a la antigua línea de ferrocarril en el municipio de La Font de la Figuera; se sustituye la presa de Sochantre por el depósito de San Diego y se reubica la segunda minicentral en el cerro de Los Alorines; se elimina la capa asfáltica prevista en caminos de servicio; se rediseña la minicentral de El Ramblar para su integración constructiva en el entorno; se mejoran los caminos y pistas con el material extraído de las excavaciones; y se entierran completamente las tuberías de los sifones.

En consecuencia, el trazado final corregido y modificado, adoptado por el proyecto básico consiste en la opción denominada Cortes, tal como se describe en el anejo II de esta Resolución, que se inicia en el embalse de Cortes II y termina a tres kilómetros al norte de la localidad de Villena. Esta solución tiene un recorrido de 67 kilómetros, de los cuales 26 kilómetros discurren en túnel atravesando los espacios de mayor valor ambiental y orografía más abrupta como la Muela de Cortes, el Macizo de Caroch, el Peñón de los Machos y el Alto de la Muela; 41 kilómetros discurren en tubería que va completamente enterrada atravesando con estructura de sifón los valles, barrancos y vaguadas, por lo que se eliminan los tramos que inicialmente se diseñaron en canal abierto. A partir de la localidad de La Font de la Figuera el trazado de la conducción se adapta a la antigua

vía de ferrocarril hasta llegar al término municipal de Villena, continúa paralelo a la carretera de Fontanares y a la autovía N-330 y termina en el denominado Pozo de los Alorines.

5. Las posibles afecciones a las características hidrogeológicas del acuífero del Macizo del Caroch derivadas de la construcción de los 26 kilómetros en túnel del trazado definitivo Cortes, se consideran de escasa relevancia en el informe aportado por «Aguas del Júcar, Sociedad Anónima», elaborado por la Cátedra de Hidrogeología de la Universidad de Almería. Según este informe no se corta en ninguno de los siete tramos en túnel el nivel piezométrico regional, cuya posición se estima entre las cotas 600 y 300 msnm en sentido norte-sur, mientras que las cotas de los tramos de túnel oscilan entre los 810,97 msnm la más alta y 782,35 msnm la más baja.

Sí pueden intersectarse flujos locales con los tramos de túnel situados a más de 100 metros de profundidad, tales como bolsas colgadas o pequeños acuíferos que se afectarían de forma puntual con secciones mínimas y exclusivamente durante la excavación de túneles y zanjas para enterrar la tubería, siendo previsible el restablecimiento de los flujos subterráneos, al término de las obras, con las medidas de revestimiento del túnel con dovelas de hormigón armado e inyección de hormigón impermeabilizante.

6. El balance de los materiales resultantes de las excavaciones arroja un volumen sobrante de 342.422 metros cúbicos. Parte de este volumen se utiliza en la restauración de caminos y pistas, siendo el resto depositado en canteras y huecos abandonados para su recuperación ambiental, o en vertederos autorizados, localizados fuera del ámbito de afección del Macizo del Caroch.

7. «Aguas del Júcar, Sociedad Anónima» establece en el Estudio de Impacto Ambiental y documentación complementaria, un conjunto de medidas preventivas y correctoras así como acciones de restauración, resumidas en el anexo IV, cuyo presupuesto estimado es del orden de 355 millones de pesetas. Se prevé el seguimiento y vigilancia durante las obras de la posible presencia de especies de interés ornitológico pertenecientes al anejo I de la Directiva 79/409/CEE relativa a la conservación de las aves silvestres, al objeto de evitar afecciones, para lo que se implanta un plan de riegos que elimine el riesgo de dispersión de polvo, la delimitación de las áreas de tráfico y maniobras al objeto de evitar alteraciones en los suelos, pérdida de masa vegetal arbórea o arbustiva y destrucción de habitats de reproducción. Se prevé el control y seguimiento de posibles afecciones a bolsas de agua que pudieran intersectarse eventualmente por la excavación de los túneles en la zona del epikarst del Macizo del Caroch. Se prevé la restitución de especies vegetales de interés que pudiesen afectarse durante las obras. Se prevén las actuaciones para eliminar el riesgo de incorporación y dispersión de materiales sueltos a los cauces y la modificación de caudales durante las obras. Se prevén las acciones para evitar afección a posibles yacimientos paleontológicos, arqueológicos, así como valores etnológicos y culturales.

Así mismo, establece en el Plan de Seguimiento y Vigilancia Ambiental la coordinación de las acciones de corrección y restauración con las de seguimiento.

La dirección técnica de la obra va a estar, durante la ejecución del proyecto, permanentemente asistida por asesoría ambiental a cargo de «Aguas del Júcar, Sociedad Anónima» La Confederación Hidrográfica del Júcar, como órgano sustantivo se encarga de velar el seguimiento que realice «Aguas del Júcar, Sociedad Anónima», como promotora del proyecto.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de la atribuciones conferidas por el Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y los artículos 4.1, 16.1, y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre la evaluación de impacto ambiental del Proyecto Básico de «Transferencia de Recursos Hídricos del Júcar al Vinalopó», de la «Sociedad Estatal Aguas del Júcar, Sociedad Anónima».

Se considera válida la evaluación de impacto ambiental del citado proyecto, tramitado conforme al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

Las afecciones que pudiera ocasionar la actuación prevista se reducen o desaparecen en el proyecto básico que incorpora las modificaciones derivadas de las sugerencias a la memoria-resumen inicial y de las alegaciones en información pública, y aplicando las medidas precautorias previstas por el promotor y controladas a través del Plan de Seguimiento y Vigilancia Ambiental, por lo que no se aprecian potenciales impactos adversos residuales significativos sobre el medio ambiente derivados de la ejecución del proyecto «Transferencia de Recursos Hídricos del Júcar al Vinalopó».

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

Madrid, 21 de diciembre de 2000.—La Secretaria general de Medio Ambiente, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Resultado de las consultas establecidas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de entidades, organismos, asociaciones y diversas fuerzas sociales a los que se remitió la memoria-resumen de la conducción Júcar-Vinalopó para que realizaran sugerencias

Entidad	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	X
Delegación del Gobierno en Valencia	X
Subdelegación del Gobierno en Alicante	X
Diputación Provincial de Valencia	
Diputación Provincial de Alicante	X
Consejería de Presidencia Generalidad Valenciana	X
Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación. Generalidad Valenciana	
Consejería de Cultura, Educación y Ciencia. Generalidad Valenciana	X
Consejería de Empleo, Industria y Comercio. Generalidad Valenciana	
Consejería de Medio Ambiente. Generalidad Valenciana	X
Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. Generalidad Valenciana	X
Coordinadora de Organizaciones para la Defensa Ambiental (CODA)	
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	X
Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista	
Colla Ecologista La Carrasca	
Grupo de Estudios Sociales y Medio Ambiente	
Acció Ecologista Agró	
Els Verds	
Departamento de Botánica-Facultad de Biología. Universidad de Valencia	
Departamento de Geografía-Facultad de Geografía e Historia. Universidad Valencia	
Departamento de Ciencias del Medio Ambiente-Facultad de Ciencias. Universidad Alicante	X
Ayuntamiento de Alcudia de Crespins	
Ayuntamiento de Anna	
Ayuntamiento de Antella	X
Ayuntamiento de Ayora	X
Ayuntamiento de Bicorp	X
Ayuntamiento de Canals	
Ayuntamiento de Cortes de Pallás	
Ayuntamiento de Cumbres de Valencia	
Ayuntamiento de Enguera	X
Ayuntamiento de Estubeny	
Ayuntamiento de La Font de la Figuera	X
Ayuntamiento de Jarafuel	
Ayuntamiento de Moixent	X
Ayuntamiento de Montesa	
Ayuntamiento de Navarrés	
Ayuntamiento de Sumacárcer	X
Ayuntamiento de Tous	X
Ayuntamiento de Vallada	
Ayuntamiento de Villena	X

Otras entidades que remitieron sugerencias a la memoria-resumen

Entidad	Respuestas recibidas
Asociación Canalina para la Defensa del Medio Ambiente (ACDEMA)	X
Asociación de lucha Contra Incendios Forestales	X
Asociación Naturalista de Ayora y La Valle (ANAV)	X
Asociación para la Defensa de la Naturaleza de Enguera (ADENE)	X
Los Verdes de La Ribera	X
Plataforma Ecologista La Canal	X
Santiago Gassel Peinado (Moixent)	X

Entidad	Respuestas recibidas
Bloc nacionalista Valencià (Ayuntamiento de Villanueva de Castellón)	X
Ayuntamiento de Alcántara del Júcar	X
Ayuntamiento de Almussafes	X
Ayuntamiento de Quesa	X
Ayuntamiento de Sueca	X

La memoria-resumen definía dos propuestas de trazado: Una partía desde La Muela y otra desde Tous. Este documento se remitió a un total de 40 entidades, organismos, asociaciones y diversas fuerzas sociales, de los que 19 contestaron con sugerencias. Se recibieron doce escritos de diversas asociaciones y ayuntamientos inicialmente no consultados con sugerencias al documento.

Los principales aspectos a que se refieren las sugerencias presentadas a la memoria-resumen son los siguientes:

Referente a la disponibilidad de agua para la transferencia, algunas contestaciones a la memoria-resumen indican que no existen excedentes de agua en el río Júcar y que, por tanto, no se dispone de recursos hídricos para llevarla a cabo. Se propone, en algún caso, que se obtengan tales recursos en cuencas excedentarias, como la del Ebro, y también se apunta la necesidad de ahorrar agua en las zonas de destino y de reutilizar las aguas residuales depuradas.

Respecto a los efectos aguas abajo de la toma en el Júcar: las contestaciones recibidas reflejan la preocupación por las afecciones al río Júcar, a La Albufera y a los acuíferos costeros. Algunos de los municipios situados aguas abajo de la toma muestran su inquietud por la incidencia que la transferencia tendría en las disponibilidades de agua para sus poblaciones y las actividades agrícolas de la zona.

En cuanto al proyecto de la conducción: Se solicita la justificación del destino final de los caudales y su oposición a que se contemple el empleo de éstos en los usos turísticos de la Marina Baja. También se insta a que la infraestructura se diseñe con mayor capacidad, ya que se considera insuficiente la transferencia prevista de 80 hectómetros cúbicos anuales. Otras observaciones sobre el proyecto se refieren a la necesidad de realizar estudios hidrográficos, a que se modifique el trazado propuesto desde La Muela para salvaguardar zonas protegidas, a la utilización de tubería enterrada para reducir el impacto ambiental y evitar el posible efecto barrera de la obra. Se propone que se estudien en el proyecto las posibles zonas de vertedero para obtener los sobrantes de la excavación.

En relación a la declaración de interés general de esta actuación, en virtud del Real Decreto-ley 9/1998, de 28 de agosto: Se oponen a la transferencia indicando que, con carácter previo, han de garantizarse las necesidades presentes y futuras para abastecimientos y riegos, mientras que los favorables a la actuación señalan la importancia de la obra para la economía del Vinalopó y resaltan su finalidad ambiental para la regeneración de los acuíferos sobreexplotados en esa zona.

Referente a los aspectos ambientales propiamente dichos: Las contestaciones señalan la preocupación por las afecciones que podrían causar las dos propuestas de trazado. En la que parte desde La Muela consideran que se podría afectar al paisaje, la fauna y la flora, y a enclaves de especial valor como la Cueva de la Araña, declarada de Patrimonio de la Humanidad. La alternativa de Escalona (Tous) podría afectar a las sierras de La Costera, muy bien conservadas. Se muestra interés por la posible afección a las áreas de importancia internacional para las aves, y se solicita el estudio de las medidas correctoras a aplicar, tanto para la repoblación con vegetación autóctona, como para las nuevas pistas de acceso a la obra, la necesidad de pasos para la fauna y otras medidas para la regeneración de las zonas que resultasen afectadas.

Referente al estudio de soluciones: las contestaciones recibidas solicitan que, para la elección de la solución óptima, se realicen estudios previos sobre las posibles afecciones sobre el paisaje, el turismo y las vías de comunicación, la valoración energética de las soluciones propuestas y la elaboración de un estudio económico-financiero, con participación de los usuarios.

Reuniones informativas realizadas por «Aguas del Júcar, Sociedad Anónima», para la presentación pública del documento denominado proyecto básico de la Conducción Júcar-Vinalopó.

Con fecha 8 de octubre de 1999 se adelantaron, mediante rueda de prensa en la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana, los puntos más importantes en los que se fundamenta el documento denominado proyecto básico de la Conducción Júcar-Vinalopó, tales como tra-

zado, consumo energético y defensa del patrimonio arqueológico y medioambiental.

Para informar a los distintos municipios, organismos y colectivos interesados, se realizaron siete reuniones informativas, entre el 28 de octubre de 1999 y el 7 de enero de 2000, en las que se presentó el documento con las soluciones estudiadas y los criterios de selección que han dado como resultado el trazado propuesto. Las reuniones se realizaron en los siguientes Ayuntamientos: Villena, 28 de octubre de 1999; Novelda, 3 de noviembre de 1999; Cortes de Pallás, 2 de diciembre de 1999; Teresa de Cofrentes, 13 de diciembre de 1999; Enguera, 16 de diciembre de 1999; La Font de la Figuera, 30 de diciembre de 1999 y Navarrés, 7 de enero de 2000.

ANEXO II

Características técnicas del proyecto básico

Tras la presentación de la memoria-resumen inicial se realizó un estudio de alternativas en el que se analizaron todas las posibles soluciones para el trazado de la Conducción Júcar-Vinalopó. Se procedió al análisis de los aspectos ambiental, técnico y económico de cada una de estas alternativas y se definió su tipología sobre el terreno. Para su definición se contó con la colaboración de los técnicos de las diferentes administraciones implicadas (Confederación Hidrográfica del Júcar y Consejerías de Medio Ambiente y de Cultura) y se realizaron numerosos reconocimientos de campo, en los que se tuvo en cuenta toda la información cartográfica, ambiental y cultural disponible sobre el entorno.

Una vez finalizado el estudio previo, se seleccionaron tres soluciones como viables, con puntos de toma en el azud de Escalona, en el depósito de La Muela, y en embalse de Cortes II. La comparación de estas tres posibles alternativas se recogió en el documento «Estudio de soluciones» que figura como anexo número 2 al documento denominado Proyecto Básico de la Conducción Júcar-Vinalopó (Valencia-Alicante), y que ha sido objeto de información pública.

En el estudio comparativo de estas tres soluciones se establecieron diversos indicadores para considerar sus aspectos ambientales, culturales, constructivos y técnico-económicos. Adicionalmente, la valoración resultante se ponderó dando un mayor peso (60 por 100) a los aspectos ambientales y culturales.

La opción a la que se ha llegado tras el estudio comparativo de las alternativas de trazado, con punto de toma en el embalse de Cortes II, se desarrolla en el proyecto básico sometido a información pública. Las principales características de este trazado, una vez incorporadas las modificaciones y mejoras derivadas de las alegaciones admitidas, son las siguientes:

La conducción Júcar-Vinalopó parte del embalse de Cortes II, en Cortes de Pallás, y finaliza a unos 3 kilómetros al norte de Villena, después de un recorrido de 67 kilómetros en dirección sensiblemente norte-sur.

La conducción se localiza en los términos municipales de Cortes de Pallás, Teresa de Cofrentes, Ayora, Enguera y La Font de la Figuera en la provincia de Valencia, y Villena en la de Alicante.

Desde el punto de vista geológico, la traza de la conducción discurre sobre niveles calcáreos y dolomíticos pertenecientes al Jurásico y Cretácico en su primer tramo y, a partir de La Font de la Figuera, sobre sedimentos del Terciario Superior y parcialmente del Cuaternario.

El proyecto básico se compone de las siguientes partes:

- Conducción propiamente dicha.
- Obra de toma y estación de bombeo.
- Una chimenea de equilibrio.
- Dos depósitos de regulación: Depósito inicial de 600.000 metros cúbicos; y depósito de San Diego de 20 hectómetros cúbicos de capacidad.
- Dos minicentrales hidroeléctricas: El Ramblar y Los Alorines.
- Tendidos eléctricos: Acometida de la estación de bombeo; y salidas de las minicentrales hidroeléctricas.

La capacidad de la conducción se ha proyectado para 7 metros cúbicos/segundo, con un funcionamiento previsto de seis meses y medio al año a razón de 16 horas diarias.

La solución propuesta consta de 67 kilómetros, de los cuales más de 26 kilómetros discurren en túnel atravesando aquellos lugares de orografía más abrupta (Muela de Cortes, Macizo de Caroché, Peñón de los Machos, Alto de la Muela) y 41 kilómetros discurren en tubería atravesando con estructura de sifón los valles, barrancos y vaguadas. Toda la sección en sifón va completamente enterrada.

La conducción Júcar-Vinalopó tiene su origen en el río Júcar, concretamente, en el embalse de Cortes II, donde se sitúa la toma. Una estación

de bombeo y otra en serie de alta presión elevan 10 metros cúbicos/segundo a través de una conducción forzada de 3.594 metros de longitud hasta el depósito regulador de 600.000 metros cúbicos de capacidad. En este depósito comienza la conducción gravitatoria que, tras un recorrido de más de 60 kilómetros, deja el agua en la proximidad de la ciudad de Villena, Alicante.

Las estaciones de bombeo de toma y alta presión se ubican en una terraza construida en la margen derecha del embalse, a unos 500 metros aguas abajo de la actual central reversible de Cortes-La Muela, aprovechando una playa existente que linda con el actual túnel y la carretera de Buñol a Cortes de Pallás. El caudal nominal de 10 metros/segundo se fracciona en tres caudales, por lo que en cada estación de bombeo se instalan tres grupos motobomba: en un pantalán se instalan los tres grupos verticales para la toma de agua del embalse; y la estación en serie de alta presión consta de otros tres grupos motobomba horizontales. Todos los grupos llevan válvulas de maniobra y cierre, tuberías de conexión, circuitos auxiliares de agua, aire y aceite a presión, sistemas de llenado, refrigeración y vaciado, equipos contra incendios y de seguridad, e instrumentación necesaria para funcionar en automático sin vigilancia permanente de personal in situ, con sistema de telemando y telecontrol.

La terraza en la que se ubican las estaciones de bombeo y la subestación eléctrica tiene una superficie de unos 8.000 metros cuadrados, requiere el relleno de unos 200.000 metros cúbicos que procederán de los materiales excavados de los túneles y sifones y tiene acceso directo desde la carretera citada, quedándose a unos 5 metros de la cota de urbanización, lo que permite que la impulsión la cruce por debajo.

La conducción forzada metálica de alta resistencia, de 1.050 metros de longitud en planta, comienza en el macizo de anclaje a la salida de la estación de bombeo y llega a la cota 800; tiene cinco tramos en sección con pendientes comprendidas entre 30 y 45 grados, en cada uno de los cuales se instalará una junta de expansión. En el lugar donde alcanza la cota de 800 metros se proyecta una chimenea de equilibrio de 35 metros de altura, junto al depósito de La Muela propiedad de «Iberdrola, Sociedad Anónima», y de menor altura que este. El segundo tramo, de 2.450 metros de longitud, está formado por dos tuberías de hormigón armado con camisa de chapa de 1.800 milímetros de diámetro que discurren tangentes al depósito de La Muela; se instalan en zanja teniendo que salvar una altura de 25 metros; en su recorrido cruza una vaguada de 200 metros de longitud sobre un puente; al final del segundo tramo se encuentra el depósito de regulación con capacidad de 600.000 metros cúbicos útiles.

El depósito es de tipo semienterrado, con la cota de solera a 815 msnm y la de coronación a 830 msnm con un resguardo de 2 metros; y va revestido con pantalla de hormigón asfáltico de 15 centímetros de espesor dispuesta en dos capas: la primera regularización, de 7 centímetros de espesor, es de hormigón asfáltico abierto, mientras que la segunda, que constituye la verdadera impermeabilización de 8 centímetros de espesor, está compuesta de hormigón asfáltico cerrado.

A 250 metros de la salida del depósito se dispone una arqueta para albergar las válvulas de control, y se realiza el cambio de tubería metálica a tubería de hormigón armado con camisa de chapa.

Estas tuberías, con una longitud de 1.500 metros, conducen hasta la embocadura del primer túnel, de 5.700 metros, donde se disponen un obturador por tubería y una compuerta automática de nivel de aguas abajo constante para obtener el paso a régimen uniforme del túnel.

A la salida de este túnel la conducción salva, mediante un sifón de 3.300 metros de longitud, la Rambla de Llatoneras. A continuación, y mediante un segundo túnel de 6.700 metros de longitud, se salva el Macizo de Caroché y posteriormente, mediante un sifón de dirección norte-sur y 2.000 metros de longitud, se salva la Rambla de la Molinera.

A la altura del paraje denominado El Corralejo se sitúa la embocadura del tercer túnel, de 7.300 metros de longitud, que salva las estribaciones meridionales del Macizo del Caroché. Este túnel continúa con un tramo en sifón de 840 metros con el que se salva la rambla de Las Chofleras. Posteriormente, se atraviesa el barranco de la Carrasca y el barranco del Mojón de la Rosa mediante un sifón de 1.200 metros de longitud.

A continuación y mediante el cuarto túnel, de 3.500 metros de longitud, se salvan la Loma del Padre y el Cerro de los Pastores.

La conducción continúa, mediante un corto sifón de 1.400 metros de longitud, para cruzar el barranco de Las Menores y un quinto túnel de 770 metros que finaliza a la altura de la Casa Albarra.

Más adelante la conducción continúa con un tramo en sifón de 1.800 metros de longitud en las inmediaciones de Las Arenas, un sexto túnel de 1.650 metros de longitud que discurre entre el paraje denominado Palmera y el Llano de la Carrasca, un sifón de 5.350 metros que discurre de norte a sur en diagonal al cortafuegos por el que discurre la línea eléctrica de 400 kV, y finaliza bajo el Alto de la Muela mediante un séptimo

túnel de 870 metros de longitud, que conecta con la tubería de carga de la central hidroeléctrica de El Ramblar.

La central se sitúa en la parte inferior del Barranco de El Ramblar. Será de planta rectangular de 7,50 metros x 9,3 metros y estará equipada con los siguientes elementos: válvula de mariposa de entrada a la turbina, ataguía de cierre, turbina Francis, eje vertical, de 7.430 kW de potencia, alternador síncrono, y transformador de potencia.

La central de El Ramblar se sitúa en un cortafuegos y aprovecha un desnivel de 128,3 metros con un caudal de equipamiento de 7 metros cúbicos/segundo.

Se proyecta una cámara de carga de 3.000 metros cúbicos de capacidad provista de un aliviadero de labio fijo de 18 metros de longitud y 0,45 metros de altura.

Desde El Ramblar la conducción discurre en tubería paralela por el pie del talud de la antigua vía del ferrocarril hasta llegar al término municipal de Villena en el que se sitúa el depósito de San Diego de 20 hectómetros cúbicos. A la salida de este depósito prosigue en tubería paralela a la carretera de Fontaneres, hasta las proximidades de la autovía Alicante-Madrid N-330 donde, tras cruzar la Rambla del Angosto, asciende hasta el cerro Los Alorines; lugar en que se sitúa una central hidroeléctrica. A continuación desciende la conducción hasta el pie de la autovía, por donde discurre paralela hasta la altura del Pozo Los Alorines.

La central hidráulica Los Alorines se sitúa en el cerro del mismo nombre, prácticamente al final de la conducción Júcar-Vinalopó, junto al Centro Penitenciario de Villena y a la Autovía N-330 Alicante-Madrid.

La central aprovecha un desnivel de aproximadamente 55 metros, con un caudal de equipamiento de 4,5 metros cúbicos/segundo e incorpora una turbina Francis y todos los elementos de funcionamiento y control necesarios. Del parque de transformación de la central partirá una línea de aproximadamente 3 kilómetros de longitud y 21 kV hasta conectar con la red.

En esta conducción, la sección en sifón está constituida por una doble tubería de hormigón armado con camisa de chapa de 1,80 metros de diámetro, alojada en una zanja y apoyada sobre una base continua de hormigón en masa, de 0,30 metros de espesor. La zanja es de sección trapezoidal de 6,10 metros de base, 2,87 metros de altura y taludes 1:5. Las tuberías van cubiertas con un relleno de 0,50 metros de espesor de materiales procedentes de la excavación.

La sección en túnel tiene las características siguientes: sección circular de radio 1,40 metros, revestida por dovelas de 0,15 metros de espesor que quedan unidas mediante pernos, e impermeabilizada con juntas de goma e inyección complementaria; un calado de 2,20 metros para un coeficiente de Manning de 0,016, un resguardo de 0,60 metros y una velocidad de 1,374 metros/segundo.

En relación con el cálculo del volumen de material sobrante de las excavaciones, se establece el siguiente balance:

Sección en túnel, 200.022 metros cúbicos; sección en sifón, 342.400 metros cúbicos; sección de bombeo (impulsión), -200.000 metros cúbicos.

En los cálculos no se incluyen los dos depósitos previstos de la zona de La Muela y de San Diego, ya que se prevé la compensación de los volúmenes extraídos en la construcción de los propios depósitos. Durante la construcción es posible que se precise una aportación adicional de tierras procedentes de la excavación.

El volumen de tierras procedentes de los tramos de túnel es menor que el que figura en el documento denominado Proyecto Básico, ya que se ha cambiado la tipología y emplazamiento del segundo depósito suprimiendo el último tramo de túnel, debido a las modificaciones introducidas como consecuencia de las mejoras sugeridas en la información pública. En todo caso, 200.000 metros cúbicos son compensados en el relleno necesario para la plataforma de la estación de bombeo.

El volumen de tierras procedentes de los tramos de sifón, en los que la tubería va enterrada, es mayor que el que figura en el documento denominado Proyecto Básico porque tras la información pública se han sustituido los tramos previstos en canal por sifón.

El balance final arroja un volumen de sobrantes de 342.422 metros cúbicos, que se reutilizarán en la mejora y acondicionamiento de las pistas y caminos, llevándose el resto a canteras abandonadas para su recuperación ambiental y vertederos autorizados, fuera del Macizo del Caroché.

Por lo que respecta a las posibles afecciones al nivel freático regional del acuífero del Macizo del Caroché por intercepción de éste con la traza de los túneles, se comprueba que las cotas de los tramos de túnel son muy superiores a las cotas en las que varía el nivel freático regional, siendo éstas entre 600 y 300 msnm en dirección norte-sur. Las cotas de los tramos de túnel expresadas en msnm, son las siguientes:

Túnel I: Entrada 810,97; salida 807,70.

Túnel II: Entrada 804,41; salida 800,45.

Túnel III: Entrada 798,00; salida 793,65.
 Túnel IV: Entrada 793,00; salida 790,90.
 Túnel V: Entrada 789,21; salida 788,75.
 Túnel VI: Entrada 788,22; salida 787,35.
 Túnel VII: Entrada 782,80; salida 782,35.

ANEXO III

Resultado de la información pública

1. Procedimiento.
2. Alegantes.
3. Alegaciones y respuestas del promotor.
4. Modificaciones al proyecto básico a raíz del proceso de información pública.

1. Procedimiento.

El 24 de noviembre de 1999, el Presidente de la Confederación Hidrográfica del Júcar, en el ejercicio de competencias delegadas por Resolución de 9 de agosto de 1999, «Boletín Oficial del Estado» número 204, de 26 de agosto de 1999, de la Secretaría de Estado de Aguas y Costas del Ministerio de Medio Ambiente, autorizó la incoación del expediente de Información Pública correspondiente al Proyecto Básico de la Conducción Júcar-Vinalopó.

La información pública de este expediente, se ha realizado a efectos de la aprobación del Proyecto Básico de la Conducción Júcar - Vinalopó, y de la Evaluación de Impacto Ambiental del mismo prevista en el Real Decreto 1131/1988, y en el Real Decreto Legislativo 1302/1986.

El 30 de junio de 2000, el Abogado del Estado oficia la conformidad del trámite de información pública a los efectos del Real Decreto Legislativo 1302/1986 y del artículo 86 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común.

El día 13 de abril de 2000, la Confederación Hidrográfica del Júcar daba traslado a la sociedad estatal «Aguas del Júcar, Sociedad Anónima» de las alegaciones más representativas presentadas en el expediente de información pública correspondiente al Proyecto Básico de la Conducción Júcar-Vinalopó, a fin de que por esa Sociedad se procediera a informar el contenido de todas las alegaciones, de conformidad con lo establecido en el Convenio de Gestión Directa suscrito entre el Ministerio de Medio Ambiente y «Aguas del Júcar, Sociedad Anónima».

2. Alegantes.

El informe elaborado por «Aguas del Júcar, Sociedad Anónima», arroja el contenido resumen que a continuación se expone:

Se han presentado 22.620 alegaciones por parte de asociaciones, organismos y particulares, de las cuales 13.998 son alegaciones que están parcial o totalmente en desacuerdo con el contenido del Proyecto y que se han catalogado como negativas, y 8.622 alegaciones que apoyan en todo su contexto el proyecto presentado y que se han catalogado como positivas.

La relación de alegantes se agrupa según la siguiente clasificación:

Ayuntamientos situados en el entorno de la traza de la conducción, 6 alegaciones.

Ayuntamientos situados aguas abajo de la toma, 29 alegaciones.

Ayuntamientos situados en la zona receptora, 19 alegaciones.

Particulares, 22.247 alegaciones.

Asociaciones ecologistas, 49 alegaciones.

Otras asociaciones, 165 alegaciones.

Empresas privadas, 25 alegaciones.

Instituciones, 5 alegaciones.

Comunidades de regantes del entorno de la traza de la conducción, 11 alegaciones.

Comunidades de regantes aguas abajo de la toma, 19 alegaciones.

Comunidades de regantes de la zona receptora, 45 alegaciones.

3. Alegaciones y respuestas del promotor.

- 3.1 Alegaciones referentes a los acuíferos.

Se detectan cinco aspectos en las alegaciones sobre la posible afección a los acuíferos, manantiales y fuentes por los que atraviesa la traza de la conducción.

Los acuíferos del Macizo del Caroche se pueden dividir en dos grupos, de acuerdo con el informe de la Cátedra de Hidrogeología de la Universidad de Almería: acuíferos importantes, que se encuentran por debajo del nivel freático medio, situado aproximadamente entre las cotas de 600 y 300 msnm en sentido decreciente norte-sur, a los cuales no afecta la conducción ya que está ubicada muy por encima de esos niveles. Y las bolsas de agua colgadas que dependen de las lluvias estacionales.

Para evitar afectar a estas bolsas colgadas, la construcción de los túneles se realiza con sección circular de radio 1,40 metros, revestida por dovelas de hormigón armado de 0,15 metros de espesor, unidas mediante pernos e impermeabilizadas con juntas de goma e inyección complementaria en el trasdós, que asegura su completa impermeabilidad, de forma que en el hipotético si se afectara una bolsa colgada, quedaría restituido el flujo natural del agua al finalizar el proceso de construcción cuando estas dovelas son colocadas y selladas.

No hay que olvidar que las aportaciones de aguas del Júcar a trasvasar al Vinalopó tienen por finalidad última la recuperación de los acuíferos sobreexplotados del Vinalopó, y colaborarán como una medida altamente medioambiental al lavado de los suelos fuertemente salinizados, que están siendo regados circunstancialmente en estas comarcas con aguas casi salobres.

En lo referente a la recomendación de realizar estudios hidrogeológicos previos se recopilieron todos los datos existentes sobre la hidrogeología del Macizo del Caroche y estudios realizados por la Confederación Hidrográfica del Júcar, así como un informe realizado por la Cátedra de Hidrogeología de la Universidad de Almería.

No es real la idea de que el agua del acuífero 52 del Caroche perderá calidad por infiltración de residuos procedentes de la obra, ya que se adoptan medidas para evitarlo.

Frente al temor de que se aproveche la conducción para después perforar el acuífero número 52 en el Caroche y trasvasar esa agua al Vinalopó, se ha de hacer constar con rotundidad que la Conducción Júcar - Vinalopó es exclusivamente para la transferencia de recursos hídricos del río Júcar. No se contempla la explotación del acuífero del Caroche y no existe en el mismo ninguna obra de captación de agua de dicho acuífero.

- 3.2 Alegaciones referentes al agua.

Se han extraído seis observaciones diferentes.

En relación con la afirmación de que no existen en la actualidad excedentes para trasvasar al Vinalopó se argumenta que la transferencia de recursos hídricos prevista al Vinalopó viene recogida en el Plan Hidrológico de la cuenca del Júcar (en adelante, PHJ), que contempla las prioridades de transferencia de recursos de acuerdo con las situaciones del Sistema de Explotación Júcar en cada momento.

Una de las procedencias posibles del agua para realizar la transferencia es el ahorro que se producirá en los usos actuales debido a las inversiones que se están realizando, lo cual permitirá que exista una mayor disponibilidad de agua en un futuro próximo. En las simulaciones efectuadas en el Estudio de Regulación del Proyecto Básico que se ha sometido a Información Pública se puede observar que, con los ahorros obtenidos, existe suficiente agua en el Sistema de Explotación Júcar para realizar la transferencia con una garantía muy alta.

En cuanto a la alerta de peligro por falta de agua en cantidad y calidad para el abastecimiento a los municipios de La Ribera, el PHJ contempla que el uso de abastecimiento a poblaciones es preferente al uso de riego. El abastecimiento en cantidad y calidad a los municipios de La Ribera es fundamental para el futuro de la zona, y así ha quedado recogido en el artículo 24, D), 24, de la Orden de 13 de agosto de 1999, por la que se aprueban las determinaciones de contenido normativo del PHJ.

La inquietud por la sobreexplotación de ríos y acuíferos en el Sistema de Explotación Júcar, la exigencia de que se trasvasen únicamente las aguas sobrantes y el interés por el ahorro que lo permita que se desprenden de las alegaciones presentadas, corresponden a cuestiones propias del ámbito de la planificación de recursos hidráulicos, conforme a lo dispuesto en el PHJ, que garantiza los usos tradicionales en el artículo 24, A), 6 de la citada Orden Ministerial. La hipotética situación de gravedad que se recoge en estas alegaciones está resuelta en el Sistema de Explotación Júcar, que permitirá que no se sobreexplota el río Júcar ni los acuíferos de su sistema.

- 3.3 Alegaciones referentes a los efectos aguas abajo.

Recoge nueve alegaciones relativas a efectos negativos aguas abajo del río Júcar, como la afección a la Albufera, el incremento de la intrusión marina, la reducción de los caudales medioambientales, el impacto negativo medioambiental al río Júcar, el perjuicio a regadíos y abastecimientos que repercutiría en la economía de las zonas aguas abajo y la insatisfacción de las necesidades de la Ribera. También incluye este apartado una alegación contraria a las anteriores, en el sentido de que la transferencia de recursos a través de la Conducción Júcar-Vinalopó no perjudicará a las comarcas valencianas.

En estos aspectos también es preciso hacer referencia a las determinaciones de contenido normativo del PHJ, pues las reclamaciones que se plantean son conflictos de prioridades de reparto entre diferentes usos.

Al cumplir el Proyecto Básico con las directrices contenidas en el Plan Hidrológico de la cuenca del Júcar se garantizan los caudales medioambientales. No se causará ningún efecto sobre la Albufera, que tiene caudales

ambientales de aportación asignados con prioridad sobre la transferencia de recursos hídricos al Vinalopó, de forma que ésta no puede llevarse a cabo sin estar garantizado el caudal ecológico en el Parque Natural de la Albufera [artículo 24, C), 21, del texto de determinaciones de contenido normativo del PHJ] indicando que las necesidades hídricas estimadas en 100 hectómetros cúbicos/año se consideran satisfechas con la asignación realizada a los riegos tradicionales de la Ribera del Júcar, y considerando sus retornos y sobrantes, así como las aportaciones intermedias no reguladas.

Los acuíferos costeros tienen caudales ambientales de aportación que evitan la intrusión marina garantizados con prioridad sobre la transferencia de recursos hídricos al Vinalopó, fijados en 55 hectómetros cúbicos/año la cuantía de las salidas subterráneas [artículo 24, C), 20, del texto de determinaciones de contenido normativo del PHJ]. Como se expone en el apartado referente a los acuíferos, la conducción de aguas al Vinalopó tiene por finalidad última, precisamente, la recuperación de los acuíferos sobreexplotados del Vinalopó y colaborará, como una medida altamente medioambiental, al lavado de los suelos fuertemente salinizados, que están siendo regados circunstancialmente en estas comarcas con aguas casi salobres.

3.4 Alegaciones referentes a la estructura del estudio de impacto ambiental.

Algunas alegaciones indican que el Documento de Síntesis se contradice con el Estudio de Impacto Ambiental sobre la protección de las rapaces, el papel del Responsable de Medio Ambiente de las obras, pasos para fauna e impactos. No se trata de una contradicción, sino que el Documento de Síntesis es un resumen del voluminoso estudio de evaluación de impacto ambiental en el que recoge sólo lo más significativo.

También se señala la omisión en el Estudio de Impacto Ambiental del informe de la Sección de Zonas Húmedas de la Consejería de Medio Ambiente a la memoria-resumen. Este informe sí ha sido tenido en cuenta en la redacción del Proyecto Básico, que recoge las indicaciones contenidas en el mismo, máxime al haber intervenido también la Consejería de Medio Ambiente en su definición. Se ha constatado un error en la encuadernación de algunos ejemplares, si bien en el Informe sobre las alegaciones presentadas en el expediente de información pública se ha subsanado esta circunstancia.

3.5 Alegaciones referentes al medio ambiente.

Los impactos positivos mencionados son muy variados: el absoluto respeto al patrimonio arqueológico y cultural en el entorno de la conducción, el papel de la transferencia para evitar la desertificación de más de 100.000 hectáreas en la zona receptora, la mejora en las medidas para la lucha contra incendios derivada de la construcción de cortafuegos y balsas de agua, la utilización de parte del material extraído en la excavación de la conducción para mejorar el estado de los caminos y pistas forestales y la recuperación de la calidad del agua subterránea, disminuyendo su salinización en la zona del Vinalopó.

Las alegaciones negativas se refieren a la posible afección a hábitats de conservación prioritaria y, concretamente, a zonas importantes para las aves, a la fauna en general, a la vegetación, a las áreas forestales y sus pistas de acceso, el impacto paisajístico y el efecto barrera que tendrían los tramos en canal, el peligro de contaminar el agua superficial en caso de fugas o desagües imprevistos de la conducción y de destruir el patrimonio cultural que pueda surgir o se encuentre sin catalogar. Se constata que, en este grupo de alegaciones, llega a confundirse en algún caso el trazado finalmente adoptado con el propuesto en la memoria-resumen inicial. A continuación se comentan estos aspectos:

Las alegaciones negativas no han tenido en cuenta lo que se expone en el Estudio de Impacto Ambiental, que demuestra que los impactos negativos son mínimos y se pueden calificar de moderados o leves. Tampoco han tenido en cuenta los criterios que se han empleado en la selección del trazado que finalmente se ha propuesto en el Proyecto Básico.

El trazado sobre el que la Consejería de Medio Ambiente informó negativamente es el que se presentó en la memoria-resumen inicial de 1998.

De las sugerencias obtenidas durante el trámite de información pública, se han estudiado múltiples alternativas, de las que se han preseleccionado tres. La alternativa finalmente seleccionada se ha desarrollado conjuntamente con la Consejería de Medio Ambiente y se ha concretado en el documento denominado proyecto básico sometido a información pública.

La conservación medioambiental ha condicionado la definición del trazado y la tipología de la conducción, produciendo un fuerte incremento del presupuesto de la misma.

El proyecto consta de 26 kilómetros de túnel impermeable con revestimiento interior de dovelas de hormigón armado, cuya construcción no produce ningún impacto ambiental, y más de 27 kilómetros de tubería enterrada que, tras la consideración de las alegaciones presentadas, se han transformado en 41 kilómetros al sustituir los tramos proyectados

en canal por tubería enterrada, de forma que en el trazado definitivo no queda ningún tramo en canal, lo que evitará los impactos más significativos de carácter paisajístico, efectos barrera, afección a la estructura territorial y a las biocenosis.

Las actuaciones que se desarrollen no afectarán significativamente a la fauna en general, como lo demuestra el hecho de que tanto las obras de construcción del salto de Cortes como las reforestaciones, trabajos de silvicultura y prácticas cinegéticas que se vienen desarrollando en la zona han permitido su conservación.

No es cierto que la traza del Proyecto Básico afecte a tres Áreas de Importancia Internacional para las Aves (IBA), sino únicamente al extremo meridional y más antropizado de la IBA-158 Hoces del Cabriel y del Júcar, ya que allí se sitúan el aprovechamiento hidroeléctrico de Cortes-La Muela y el Depósito de La Muela. Con el fin de minimizar el posible impacto en la avifauna de esta IBA se ha decidido emplear la sección tipo túnel en la mayor longitud de recorrido posible, de forma que la única infraestructura visible será la impulsión que discurre junto a la ya existente y un pequeño tramo de tubería enterrada para la necesaria conexión con el túnel.

En la IBA-158 existen varias especies de importancia ornitológica mencionadas en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE, tal y como se refleja en el Estudio de Impacto Ambiental.

En los tramos de la conducción situados en el interior del IBA-158 que no sean de tipo túnel, se evitará realizar las actividades de obra potencialmente más nocivas como, por ejemplo, voladuras con explosivos, en el periodo reproductivo de las mismas (desde febrero a julio), en el caso de que se detecten nidos de estas especies en un radio de 3 kilómetros desde el eje de la traza de la conducción. A tal efecto, en el Plan de Vigilancia Ambiental se prevé explícitamente el control de estas actividades a lo largo del plazo de ejecución de las obras.

También queda garantizada la protección del resto de las especies y, en concreto, la de las dos únicas que figuran en el anexo II de la Directiva 92/43/CEE y en el Real Decreto 1193/1998, de 12 de junio, consideradas como prioritarias, que son dos especies de peces, loina (*Chondrostoma toxostoma arrigonensis*) y bemejuela (*Rutilus arcasii*). A tal efecto, se instalarán sistemas a suficiente distancia de la toma que impidan que la fauna piscícola adulta quede atrapada en la aspiración de la bomba.

El Proyecto de la conducción no afecta a ninguna especie vegetal contemplada en la Directiva 92/43/CEE ni en el Real Decreto 1193/1998, de 12 de junio. Para la protección de flora existente en el entorno de la conducción está prevista una serie de medidas correctoras y de regeneración de la cobertura vegetal. A tal efecto se contempla en el Plan de Vigilancia Ambiental el control sobre el trasplante o protección de ejemplares vegetales de interés antes de iniciar las obras en cada tramo y sobre las labores de revegetación.

No se causará daño ambiental a las principales áreas forestales que se sitúan a lo largo de la traza de la conducción, pues se atraviesan en túnel. Se evita la deforestación que provocaría la construcción de nuevos accesos, puesto que se van a utilizar los ya existentes.

Para la definición del trazado se ha contado con la colaboración de la Consejería de Cultura con la que se ha analizado in situ la solución adoptada, de forma que queda asegurada la no afección a los yacimientos conocidos, adjuntándose en el Estudio de Impacto Ambiental el inventario de los Bienes de Interés Cultural Inmuebles que recoge tanto los monumentos como los conjuntos históricos y zonas arqueológicas de los términos municipales por los que discurre la conducción y su entorno, quedando la traza alejada de todos estos enclaves.

En el Plan de Vigilancia Ambiental se incluyen todas las medidas necesarias para garantizar el absoluto respeto al patrimonio arqueológico y cultural en el entorno de la conducción durante la ejecución de la obra.

En algunas alegaciones se indica que falta en el proyecto básico la situación de las canteras para la ejecución de la obra, la localización de los vertederos para depositar el material procedente de la excavación de túneles y sifones, así como la entidad y ubicación de las instalaciones necesarias para realizar las obras. A este respecto, se argumenta que se utilizarán canteras y vertederos legalizados existentes o bien se tramitará la autorización administrativa. La tierra sobrante, estimada en 342.422 metros cúbicos, que no se utilice en la reparación y mejora de caminos y pistas forestales, de acuerdo con la Consejería de Medio Ambiente, se verterá fuera del ámbito del Macizo del Carroche. Asimismo, las instalaciones para la fabricación de la tubería, tampoco podrán realizarse dentro del ámbito del Macizo del Carroche, para evitar posibles afecciones y garantizar una mayor protección. Otras instalaciones de menor entidad como, por ejemplo, hormigoneras, se emplazarán en zonas donde no causen afección y que serán restauradas posteriormente.

Otro grupo de alegaciones hace referencia al desconocimiento de la realidad hidrológica del Júcar, a la omisión de las consecuencias derivadas

del cambio climático, a la falta de actualización de los planos de usos del suelo empleados, a la minusvaloración de la vegetación y a la falta de detalle en la consideración de la fauna, a la no consideración del efecto barrera provocado por la tubería semienterrada, a los errores en los que se incurre en la descripción y valoración de los impactos tramo a tramo en el Estudio de Impacto Ambiental, al hecho de que se obvie el riesgo de filtración en el depósito propuesto en Sochantre y a la duda de que la longitud de caminos especificada sea la real y de que éstos deban ser asfaltados. Ante estas alegaciones proceden diferentes razonamientos, que se comentan a continuación:

Las cuestiones sobre la investigación de la hidrología, la regulación del río Júcar y el cambio climático escapan del objeto de esta actuación.

En el Estudio de Impacto Ambiental se utiliza toda la información medioambiental existente y que ha sido facilitada por los organismos oficiales, contrastada y actualizada en los tramos objeto de intervención superficial de la obra. Son correctas las valoraciones que se indican en el Estudio de Impacto Ambiental para cada tramo de la conducción.

Todos los tramos de sifón quedarán totalmente enterrados para que no supongan impacto alguno por efecto barrera, estando diseñadas las obras de fábrica para respetar los drenajes naturales y servidumbres de paso preexistentes. Está prevista la restauración de la cubierta vegetal que fije el suelo. Toda la traza estará sujeta a un programa de mantenimiento, reparación y restauración, que garantizará su operatividad y buen estado.

Se ha decidido, con posterioridad a la redacción del documento denominado Proyecto Básico, cambiar la ubicación del depósito de Sochantre al valle anterior cruzado por el último sifón de la conducción, que ofrece mayor garantía de estanqueidad y es mejor solución técnica, permitiendo optimizar el trazado, conforme a la solicitud del Ayuntamiento de La Font de la Figuera.

En el documento denominado proyecto básico aparecían los caminos de servicio con una capa asfáltica, que se han eliminado para minimizar su impacto negativo. No es cierto que la longitud de caminos difiera de la considerada en el Estudio de Soluciones, ya que ésta corresponde a los nuevos caminos necesarios para acceder a la traza de la obra y no incluye los caminos de servicio sobre los sifones, cuya longitud en la solución adoptada es la menor.

Entre los riesgos apuntados por los alegantes se señalan el incremento de tráfico, el incremento del riesgo de incendios forestales y los daños al ecoturismo. A continuación se aclaran estos aspectos:

No se va a producir un incremento importante de tráfico pesado, ya que la obra está dividida en 7 tramos, de forma que en cada uno de ellos los volúmenes de tierra extraída y materiales necesarios para la ejecución estén repartidos. El impacto será transitorio mientras duren las obras, reversible y de baja intensidad global en todo el ámbito de la obra.

La conducción no incrementará el riesgo de incendios forestales debido a que los elementos que podrían producir este efecto, bombeos y minicentrales, se sitúan en zonas antropizadas, fuera de la zona de mayor riesgo. Hay que señalar que se han incluido balsas de agua, adecuación de caminos forestales y señalización de pistas y caminos forestales optimizando la lucha contra incendios y crearán un impacto positivo.

No se afecta al ecoturismo, pues se va a colaborar en su desarrollo al mejorar las medidas contra incendios, así como los caminos y pistas forestales. En el paraje de Las Arenas en Navalón se ha modificado la traza a petición del Ayuntamiento de Enguera para permitir la ampliación de la zona de ocio existente en él, como medida favorecedora para fomentar el ecoturismo.

Entre las recomendaciones recibidas en la información pública figura la construcción de balsas de agua y la posibilidad de la repoblación de monte bajo en la zona expropiada temporalmente, que son dos de las medidas complementarias previstas.

La minicentral hidráulica de El Ramblar ha sido situada al pie de la autovía, al objeto de evitar cualquier impacto ambiental, pues existen tendidos eléctricos aéreos de alto voltaje y su correspondiente cortafuegos, por lo que la nueva línea no altera un paisaje «virgen», siendo innecesaria la ejecución de nuevos cortafuegos. En consecuencia, no se considera necesario soterrar las líneas eléctricas, y sí que se emplearán materiales similares a los existentes en las edificaciones colindantes para la mejor integración paisajística.

3.6 Alegaciones referentes al proyecto.

En las alegaciones favorables se afirma que el trasvase mejorará el abastecimiento de poblaciones y propiciará el desarrollo socioeconómico de toda la comarca del Vinalopó, mejorando la calidad de vida de 600.000 habitantes. También existen informes positivos de la Consejería de Medio Ambiente y de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.

Por otra parte, también se indica que esta actuación integra los intereses sociales, ya que ha contado con el consenso de los usuarios finales de la conducción.

Objeciones al proyecto básico:

Se alega que no se pueden licitar las obras sin tener la Declaración de Impacto Ambiental, sin estar resueltas las alegaciones presentadas y relacionados todos los afectados por la obra. Ante esta alegación se argumenta que la tramitación debe ser previa a la ejecución del Proyecto Constructivo, no a su licitación; se ha licitado un concurso de Proyecto Constructivo y Ejecución de Obra, siendo perfectamente compatible iniciar la fase de redacción del Proyecto Constructivo mientras se tramita la Declaración de Impacto Ambiental.

Otras alegaciones acusan al procedimiento de información pública del proyecto de oscurantismo y de falta de transparencia. Se contesta que este proyecto se expuso, de acuerdo con los artículos 3 y 86 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, en el Negociado de Información Pública de la Confederación Hidrográfica del Júcar. «Aguas del Júcar, Sociedad Anónima» envió la información fundamental del proyecto a los Ayuntamientos por los que discurriría la conducción, a otros Ayuntamientos de la zona, organismos oficiales, Departamentos de Universidades y diversas fuerzas sociales. Asimismo, se han realizado presentaciones públicas del Proyecto en casi todos los municipios afectados.

Por otra parte, se indica que el proyecto básico no contempla una justificación del destino de los 80 hectómetros cúbicos; sin embargo, el estudio de demandas justificativo de las necesidades de agua a satisfacer por la transferencia, basado en las previsiones del Plan Hidrológico y en las demandas solicitadas por el Consejo de la Generalidad Valenciana en los Consejos del Agua. La normativa del Plan Hidrológico de la Cuenca del Júcar, prevé la transferencia de hasta 80 hectómetros cúbicos/año al área del Vinalopó-Alacantí y Marina Baja para paliar la sobreexplotación de acuíferos y los déficits de abastecimiento en la zona, siendo los destinatarios la Comunidad General de Usuarios del Alto Vinalopó, Comunidad General de Usuarios del Medio Vinalopó-Alacantí y el Consorcio de Aguas de la Marina Baja, y no las atracciones del parque de ocio de Terra Mítica como en las alegaciones se llega a decir.

3.7 Alegaciones referentes al trazado.

Tal como queda justificado en el Estudio de Soluciones del Proyecto Básico, tras analizar todos los aspectos globalmente, la solución elegida es la mejor desde los puntos de vista medioambiental, técnico y económico. Por lo tanto, se desestiman las alegaciones que ponen en duda la intención y veracidad de datos en su valoración. Además, los criterios y datos empleados han sido claros y homogéneos, tomando en cuenta toda la información existente y todos los factores que intervienen, entre los que destaca especialmente el medioambiental que, junto con el factor cultural, ha sido ponderado con un coeficiente del 60 por 100.

Analizadas del las propuestas de trazados alternativos para la conducción se ha aceptado la presentada por el Ayuntamiento de La Font de la Figuera. De este modo, el trazado que discurre desde la autovía N-430 hasta casi la salida del término municipal de La Font de la Figuera se realizará con tubería enterrada, paralela a la línea antigua de ferrocarril hasta el túnel que está situado en el límite del término, y en ese punto la tubería cruzará el túnel por encima, con lo que se satisface la petición de ese Ayuntamiento.

4. Modificaciones introducidas en el trazado presentado en el Proyecto Básico de la Conducción Júcar-Vinalopó a raíz del proceso de información pública.

Tras el proceso de Información Pública del Proyecto Básico de la Conducción Júcar-Vinalopó se ha decidido aceptar varias de las alegaciones presentadas al considerar que los temas y actuaciones concretas que plantean mejoran la solución en su conjunto.

Por ello se han introducido una serie de modificaciones en el trazado presentado en el Proyecto Básico que se analizan a continuación:

Todos los tramos de canal previstos en el documento denominado Proyecto Básico se transformarán en tubería enterrada, con lo que se anulará el impacto ambiental provocado por el canal, evitando los riesgos que éste conllevaría durante la fase de explotación por ser abierto y, además, anulando el impacto visual permanente que se produciría. Esta medida ha sido solicitada también por la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.

El depósito inicial se ha desplazado ligeramente para aprovechar en su totalidad la zona desprovista de vegetación en la que se ha reubicado, adaptando además la forma del depósito a la morfología de dicha zona.

Se ha desplazado la traza de la conducción a la altura de Las Arenas, en Navalón, a instancias del Ayuntamiento de Enguera, para prever una posible ampliación de esta zona de ocio.

La modificación de trazado aceptada más importante es la presentada por el Ayuntamiento de La Font de la Figuera dentro de su término municipal, debido a la cual el trazado que discurre desde la autovía N-430 hasta casi la salida del término municipal de La Font de la Figuera se realizará con tubería enterrada paralela a la línea antigua de ferrocarril hasta el túnel situado en el límite del término, al cual cruzará por encima.

En las alegaciones se contempla que el material de sustrato en el vaso de Sochantre tiene cierto grado de permeabilidad, tal como ya se contemplaba en el documento denominado Proyecto Básico y para ello se habían establecido las adecuadas medidas correctoras. No obstante, tras la realización de estudios geológicos complementarios en toda la zona adyacente se ha decidido, con posterioridad a la redacción del Proyecto Básico, cambiar la ubicación del depósito al valle anterior cruzado por el último sifón de la conducción, ya que ofrece una mayor garantía de estanqueidad y una mejor solución técnica que la propuesta de ubicación en Sochantre y además permite optimizar el trazado solicitado por el Ayuntamiento de La Font de la Figuera. Este emplazamiento alternativo también había sido propuesto en la relación de alegaciones presentadas en la información pública.

La modificación del trazado en su última parte implica la reubicación de la minicentral hidráulica, que inicialmente estaba prevista a pie de presa, al Cerro Los Alorines situado junto a la autovía Alicante - Madrid N-330 a la altura del nuevo centro penitenciario de Villena y, por tanto, en una zona absolutamente antropizada.

Tras las alegaciones presentadas se ha decidido eliminar la capa asfáltica que se preveía para caminos de servicio de la conducción, lo que efectivamente contribuirá a una mayor integración en el entorno.

Es conveniente que se integre absolutamente en el entorno la central de El Ramblar, tal y como se solicita en las alegaciones presentadas al respecto, por lo que se contempla que los materiales utilizados en la construcción del edificio de la central sean del mismo tipo que en las edificaciones situadas en su entorno.

Parte del material extraído en la excavación de la conducción se empleará para mejorar el estado de los caminos y pistas forestales, de acuerdo con la directrices marcadas por la Consejería de Medio Ambiente, con lo que al terminar la obra, éstas presentarán una gran mejora sobre su estado actual.

La tubería que constituye los sifones previstos en el Proyecto Básico, así como la que sustituirá a los tramos previstos inicialmente en canal, se enterrará totalmente, eliminándose de esta forma el efecto barrera y gran parte del impacto visual que produciría a lo largo de la traza de la conducción.

ANEJO IV

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

- A. Rasgos básicos del entorno de la conducción.
- B. Resumen descriptivo de los impactos y medidas correctoras.
- C. Plan de vigilancia ambiental.

- A. Rasgos básicos del entorno de la conducción.
- Medio Físico:

Los materiales de las formaciones geológicas que atravesará la conducción corresponden a niveles calcáreos y dolomíticos con tramos arenosos y margosos, pertenecientes al Jurásico y Cretácico en las excavaciones, y a materiales detríticos terciarios y cuaternarios en algunos de los barrancos y en el tramo final de la conducción.

Los suelos del entorno de la conducción son aridisoles, entisoles e inceptisoles, con un grado de erosión bajo o moderado para toda la zona del trazado.

El sistema hidrológico superficial está dominado por el río Júcar, que discurre encajado por los angostos desfiladeros que ha excavado en las formaciones calcáreas y dolomíticas. El Júcar tiene un caudal muy importante en invierno que disminuye considerablemente en el estiaje. La conducción atraviesa dos sistemas acuíferos de los ocho comprendidos, total o parcialmente, en la cuenca del Júcar. La traza discurre por el Acuífero número 52, Macizo Cretácico del Caroche y parcialmente por el número 50 Valle de Albaida.

La vulnerabilidad de las aguas subterráneas frente a la contaminación es media-alta en los afloramientos calcáreos y dolomíticos y baja en los afloramientos margosos.

La zona de la conducción se encuentra en dos dominios denominados «Clima del Sector central occidental», que corresponde a gran parte de la zona de estudio, y «Clima de la vertiente seca del Macizo de Alcoi».

Medio Biológico:

La zona de estudio, atendiendo a sus características florísticas y de vegetación, pertenece a la Región Mediterránea. Se trata de un paisaje vegetal transformado, en el que la vegetación potencial está escasamente representada y constituye el extracto arbustivo o el correspondiente a una etapa de degradación inferior. Según el mapa de usos del «Segundo Inventario Forestal Nacional, 1986-1995» (MAPA, 1995), los usos del suelo en el entorno de la conducción son los siguientes:

Forestal arbolado: Dominado por superficies repobladas con pino carrasco (*Pinus halepensis*), bien representado en la segunda mitad del trazado, al norte de La Font de la Figuera.

Forestal arbolado ralo: Presencia de pino carrasco, disperso o en algunas masas de forestal arbolado, predomina en la primera parte del trazado.

Forestal desarbolado: Compuesto por matorral de muy diversos tipos, resultante de la degradación de las formaciones boscosas originales, entre los que se distinguen: coscojar, romeral, aulagar de *Ulex parviflorus*, aliajar, jaral, tomillar y atochar.

Cultivos: Aprovechamientos agrícolas de olivar, trigo y cebada, viñedo y frutales.

Desde el punto de vista faunístico se caracterizan los siguientes hábitats para la fauna en el entorno de la conducción:

a) Riberas y ambientes acuáticos: Se han descrito diversas especies de interés especial, como la oropéndola (*Oriolus oriolus*), el ruiseñor común (*Luscinia megarhynchos*) y el zarcerro (*Hippolais poliglotta*). Entre las especies ligadas al medio acuático cabe destacar el martín pescador (*Alcedo atthis*), la lavandera cascadeña (*Motacilla cinerea*) y la lavandera blanca (*Motacilla alba*). Además, la bibliografía cita diversas especies piscícolas presentes en el río Júcar, como la anguila (*Anguilla anguilla*), la trucha arco-iris (*Salmo gairdneri*), el lucio (*Esox Lucius*), el barbo (*Barbus bocagei*) y la carpa (*Cyprinus carpio*).

b) Pinares: Constituyen la vegetación arbórea dominante a la cual se han adaptado muchas especies de aves forestales, ante la reducción de los bosques que existieron anteriormente. Este hábitat acoge las especies más estrictamente forestales, como el pico picapinos (*Dendrocopos major*), el ratonero común (*Buteo buteo*) y el gavilán (*Accipiter nisus*). Cabe citar, entre las especies protegidas, al mito (*Aegithalus caudatus*), pito real (*Picus viridis*), la tórtola (*Streptopelia turtur*), la paloma torcaz (*Columba palumbus*), el carbonero garrapinos (*Parus ater*), el carbonero común (*Parus major*) y el herrerillo común (*Parus cristatus*).

La mastofauna de este hábitat se halla representada por la cabra montesa (*Capra pyrenaica*), el muflón (*Ovis musimon*) y el jabalí (*Sus scrofa*), que se distribuyen por zonas de bosque y matorral, además del roquedo en el caso de la cabra pirenaica. El tejón (*Meles meles*) y la gineta (*Genetta genetta*), junto con otros mustélidos, tienen su hábitat preferido en los bosques y matorral, aunque algunos pueden utilizar los cultivos. A esto hay que añadir los diversos micromamíferos, como los ratones de campo (*Apodemus sylvaticus*), la rata campestre (*Rattus rattus*) y la musaraña común (*Crocidura rusula*).

c) Roquedos, sierras y barrancos: La abundancia de paredes verticales con gran cantidad de irregularidades, tales como cuevas y grietas, es aprovechada por varias especies de aves para el emplazamiento de sus nidos.

El ambiente rupícola, caracterizado por el dominio de los cortados calizos, roquedos, cárcavas o zonas rocosas muy abruptas, se caracteriza, por lo general, por biotopos con ausencia de arbolado y predominio de la vegetación arbustiva leñosa de porte bajo y poco denso. Especies características de estos hábitats son: la paloma zurita (*Columba oenas*), el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), el vencejo real (*Apus melba*) y el cuervo (*Corax corax*), todas protegidas y de interés especial, salvo el cuervo.

d) Matorral: La ornitofauna que representa a las comunidades de matorral es de menor importancia. Son especies, generalmente, poco selectivas que pueden ocupar muy diferentes hábitats.

Paisaje: Desde el punto de vista paisajístico se distinguen dos ambientes: el ambiente Macizo del Caroche, donde la vegetación actual consiste en la repoblación de coníferas, matorral, secano y huerta; y el ambiente Sierras y Valles Prebéticos, donde la vegetación actual está compuesta por naranjos, repoblaciones de coníferas y matorrales.

Zonas de interés natural: En el área de estudio no existe ningún espacio natural protegido, aunque en el área sí están presentes diversas zonas de interés natural que no poseen ninguna figura de protección; estas son: Sierra de Martés, Sierra de Ave o Dos Aguas, Sierra del Caballón, Río Júcar (Jalance), Sierra Palomera, Muela de Cortes de Pallás, Sierra Grossa-Albaida, Sierras de la Solana la Filosa-Benicadell, Sierra de Benezama y Olmeda de Tobarillas.

También existen dos áreas de interés para las Aves: «Las Hoces del Cabriel y del Júcar» y «La Sierra de Enguera-Canal de Navarrés».

Conclusiones:

1. Los impactos son de mayor intensidad durante la fase de obras. Muchos de ellos desaparecen en la fase de funcionamiento o se aminorarán con la ejecución de las correspondientes medidas correctoras y minimizadoras previstas.

2. En la selección de la solución propuesta han prevalecido los criterios ambientales sobre los económicos.

3. La alternativa seleccionada, de 67 kilómetros de longitud, cuenta con 27 kilómetros en conducción tipo túnel y 41 kilómetros en conducción mediante sifón. Se ha minimizado la afección a los espacios de mayor interés (Muela de Cortes y Macizo de Caroché) mediante la opción de túnel.

4. Los tramos tipo sifón generan impactos durante la fase de obras, si bien disminuye considerablemente durante la fase de explotación.

5. El impacto de los tramos de túnel viene determinado por la extracción de material, que se llevará a vertederos controlados. Durante la fase de construcción el impacto se considera moderado. En la fase de funcionamiento, y con la aplicación de medidas correctoras, el impacto se considera compatible.

6. El resto de infraestructuras previstas como estaciones de bombeo, impulsión, depósito regulador, chimenea, parques de transformación, balsa y tendidos eléctricos causan un impacto de carácter puntual. Este impacto se considera moderado leve, tanto durante la fase de obras como durante la fase de funcionamiento.

7. El análisis comparativo de las distintas soluciones se ha realizado basándose en diferentes indicadores: ambientales, tales como el interés para la conservación de la naturaleza, orientaciones y limitaciones de uso, espacios naturales, balance energético, vertederos, nuevos accesos y tendidos eléctricos; constructivos, tales como longitud de las diferentes secciones, tipo de obras de fábrica; culturales, tales como existencia de yacimientos prehistóricos; y técnico-económicos, tales como viabilidad técnica, inversión total, coste energético. La solución seleccionada tras el análisis es la que se inicia en el embalse de Cortes II y se describe en el anexo II.

B. Resumen descriptivo de los impactos y medidas correctoras.

La descripción de impactos se realiza agrupándolos en las siguientes categorías: Impactos comunes a todo el trazado, impactos de la impulsión, impactos de la sección tipo tubería, impactos de la sección tipo túnel, impactos del depósito regulador de San Diego, e impactos de los tendidos eléctricos. A continuación de la descripción de cada impacto se mencionan las medidas correctoras correspondientes.

Para garantizar la calidad ambiental de la obra, en el pliego de condiciones se contemplarán las siguientes prescripciones, a cumplir por el contratista, con el fin de minimizar determinados impactos que se producen en esta fase. Las medidas correctoras que a continuación se relacionan serán desarrolladas en un Proyecto de Restauración sobre el medio afectado que formará parte del Proyecto Constructivo que desarrolle el Proyecto Básico. El seguimiento de las obras se realizará por un técnico especializado, tal como se prevé en el Plan de Vigilancia Ambiental.

1. Impactos comunes a todo el trazado.

Suspensión de materiales finos en la atmósfera, contaminación atmosférica, edáfica y acústica debido a las obras y al tráfico de vehículos pesados. El impacto se considera de baja intensidad, reversible a corto plazo y temporal.

Alteración de la escorrentía y drenaje superficial por obras. Destrucción de hábitats de micromamíferos por la excavación de la zanja y la apertura de la pista de trabajo. Impacto de baja intensidad, salvo en aquellas zonas en que se detecte la presencia de especies amenazadas. Alteración del paisaje por depósitos, la chimenea de equilibrio, la estación de bombeo, las boquillas de túnel. Impacto de intensidad moderada, permanente, irreversible e irrecuperable. La apertura de la pista de trabajo deja una huella del paso de la conducción, notable en zonas con especies vegetales leñosas. El impacto que causa es temporal y objeto de restauración. Cruce y utilización de vías pecuarias existentes, durante la ejecución de la obra, para acceder a los frentes de obra.

1. a) Medidas correctoras de carácter general.

Los camiones que realicen el transporte de material llevarán mallas o lonas para cubrir la carga, reducirán su velocidad de circulación, en especial en zonas colindantes con las actividades agrícolas y núcleos habitados. Se ejecutará un plan de riegos de las zonas de tránsito con camiones cisterna, intensificándolos en épocas de calor y de recolección de productos agrícolas. Los motores de combustión interna se dotarán de silenciadores. Los grupos electrógenos y compresores que se utilicen serán de los denominados silenciosos.

Se dispondrá de señalización permanente de la pista de trabajo, con el fin de no invadir terrenos colindantes ni causar deterioro en la vegetación

adyacente a la misma. El riesgo de erosión se reducirá mediante la construcción de drenajes y cunetas para conducir el agua en las áreas de mayor susceptibilidad. Los aceites procedentes de las máquinas y vehículos de obra serán acumulados en depósitos y retirados por una empresa especializada en su tratamiento. La capa de tierra vegetal se recuperará y será utilizada en la restauración posterior.

La excavación de tierra vegetal se efectuará a la profundidad que determine el horizonte A y, en todo caso, en los veinte primeros centímetros. El acopio se realizará formando caballones o artesas de sección trapezoidal y en forma de cordón paralelo a la pista, con una altura inferior a 1,5 metros. Si el acopio fuera a permanecer más de catorce meses, se mantendrá cubierto con plantas vivas, preferentemente leguminosas.

Se delimitará, utilizando cinta señalizadora o estaquillas, el perímetro afectado por cada una de las actuaciones con el fin de evitar desbroces innecesarios en zonas adyacentes. La acumulación de materiales de obra o tierra de vertedero se efectuará dentro de esta área. La tala eventual de árboles se realizará a ras de suelo, con motosierra, con el fin de facilitar la posterior regeneración a partir de cepa y evitar fenómenos erosivos al mantenerse el sistema radicular. Los desbroces de matorral que se efectúen con retroexcavadora se realizarán al aire, evitando clavar la pala en el suelo. Los restos vegetales generados deberán ser tratados con máquinas trituradoras para su posterior utilización en la regeneración de la zona afectada. Antes de iniciar el desbroce de la traza, se procederá a marcar y proteger mediante tubos de hormigón aquellos ejemplares de árboles que, próximos a las zonas de obras o traza, sean susceptibles de verse dañados y que realmente tengan un importante valor ecológico.

Se realizarán cursos de formación para el personal que intervenga en la obra sobre prevención de incendios forestales. Así mismo se redactará un plan de prevención de incendios forestales y un plan de emergencia ante esta eventualidad. El plan de prevención incluirá la identificación de las áreas y acciones de mayor riesgo y la existencia de material de prevención (cubas de agua, depósitos, mangueras y extintores) en las mismas.

Se planifican las obras para que en lugares de especial interés ornitológico, como el Área de Importancia para las aves del río Júcar, el período de reproducción de estas especies (febrero-julio), no coincida con el empleo de explosivos o se sustituirán estos por métodos menos impactantes como el uso de martillos neumáticos.

Se realizarán los sistemas de drenaje con el fin de evitar afecciones en zonas de escorrentía. Los acopios de tierra y materiales no se localizarán en zonas donde existen líneas de drenaje superficial del terreno. Los materiales de construcción quedarán aislados del suelo y de las lluvias evitando su incorporación al agua. Se construirán aliviaderos o captadores para dirigir el agua de escorrentía, en caso de lluvias fuertes, fuera de la zona de obras. Se evitará el vertido de aceites u otros residuos contaminantes al suelo o a los cauces. Se realizarán pantallas vegetales, instalando parapetos temporales o realizando pequeñas balsas al objeto de evitar afecciones a la calidad de las aguas de escorrentía y a los cursos fluviales.

Se evitará la apertura de nuevos caminos, utilizando los ya existentes. Se realizará el adecuado tratamiento de la topografía alterada para adaptarla a la morfología natural del relieve. Se revegetará con especies autóctonas toda la superficie del terreno afectada por las obras. Se realizará el tratamiento de las boquillas de los túneles. Se restaurarán las zonas de préstamos y las zonas de vertedero de nueva apertura.

Las operaciones a realizar en las escombreras requerirán: la adecuación del material a la pendiente natural del terreno, el tratamiento con tierra vegetal y la siembra de especies vegetales; las especies vegetales serán dos arbustivas y una herbácea y se mezclará tierra vegetal de la zona para aportar las semillas contenidas en ella; los vertederos tendrán el perfil para que no destaquen sobre la línea de horizonte, redondeado e irregular.

Se restaurará el viario rural en su totalidad. Se utilizará la mayor cantidad posible de mano de obra local.

2. Impactos de la impulsión.

La impulsión comienza en la toma del Embalse de Cortes II, salvando hasta la cota 800 la ladera del Cañón del Júcar, de gran pendiente, continúa por un terreno llano a partir de la tubería de impulsión y termina en un depósito regulador. Los impactos más significativos de las infraestructuras que comprende son los siguientes:

2.1 Impacto de la central de bombeo.

La construcción de la central de bombeo supondrá la explanación de 8.000 metros cuadrados mediante el relleno de 200.000 metros cúbicos, que supone el relleno de parte del actual embalse junto a la carretera de acceso al municipio de Cortes, a la salida del túnel. Impacto compatible, por ser un entorno ya fuertemente transformado por las infraestructuras de comunicación y las obras de sostenimiento de laderas existentes.

Se trata de un área inundada por el embalse de Cortes. El impacto sobre la vegetación se considera compatible, teniendo en cuenta la pequeña superficie afectada y el escaso interés de la vegetación a la que afectaría.

Potencial impacto compatible sobre especies piscícolas e invertebrados acuáticos por aspiración de la toma de agua.

Desde el punto de vista paisajístico, en la orilla sur del embalse de Cortes, fuertemente antropizada por las infraestructuras de comunicación existentes, el nuevo edificio se integrará en la zona, por lo que el impacto se considera compatible.

2.1.a) Medidas correctoras de la central de bombeo

Se instalarán sistemas a suficiente distancia de la toma que impidan que la fauna piscícola adulta quede atrapada en la aspiración de la bomba.

2.2 Impacto de la tubería de impulsión.

El tendido de la tubería, que incluye la excavación de zanjas, cimentaciones y anclajes, modificará la morfología de una franja de unos 20 metros de anchura, paralela a la actual tubería de impulsión de la central de Cortes. La modificación no afecta a ninguna forma singular, ni a materiales o afloramientos geológicos de alto interés científico o didáctico, por lo que el impacto que ocasionará es moderado.

Impacto de la tubería de impulsión por eliminación a lo largo del trazado de la vegetación de matorral mediterráneo y rupícola. Afectará una franja de unos 20 metros de anchura en toda la longitud de la impulsión. Existe la posibilidad de afectar a vegetación de elevado interés, por lo que se considera que el impacto es moderado.

La fauna existente en la zona presenta un elevado grado de antropización debido a la presencia humana en la zona y a la gran cantidad de infraestructuras eléctricas. Así pues, no se prevé afectar a ninguna especie de elevado valor ambiental por lo que el impacto ambiental se considera admisible. La tubería y los apoyos necesarios para su sujeción, ocasionará un impacto paisajístico moderado debido a que el trazado proyectado minimiza su cuenca visual, al discurrir por una vaguada, integrada en el conjunto de infraestructuras de características similares ya existentes en la zona.

2.2.a) Medidas correctoras de la tubería de impulsión.

Sobre la geología, geomorfología y vegetación.

Antes de las obras se trasplantarán las especies vegetales rupícolas presentes en la zona a áreas próximas de características similares.

Las zonas de ocupación temporal se revegetarán con especies herbáceas, arbustivas y arbóreas similares a las existentes en la zona. Las zonas a revegetar se acondicionarán con tierra vegetal protegida frente a la erosión mediante muretes de piedra, empalizadas u otras medidas adecuadas.

Sobre la fauna.

Si en una franja de tres kilómetros alrededor del eje de las obras se observase la presencia de nidos de rapaces, de las consideradas en peligro de extinción o vulnerables, se evitará realizar las actividades de obra más nocivas como, por ejemplo, voladuras con explosivos en el periodo reproductivo de febrero a julio.

2.3 Impacto de la chimenea de equilibrio.

La construcción de la chimenea de equilibrio de 35 metros de altura supone un impacto paisajístico permanente leve debido a que la cuenca visual es amplia, y coincide con la del embalse regulador de la central eléctrica de Cortes, de mayor cota que la chimenea.

2.3.a) Medidas correctoras de la Chimenea de equilibrio.

Sobre el paisaje.

Se emplearán en su construcción materiales de revestimiento que faciliten su integración cromática en el paisaje.

2.4 Impacto del depósito regulador.

La construcción del depósito implicará la excavación de una superficie circular de 250 metros de diámetro y la utilización de las tierras extraídas para la construcción de sus paredes y taludes. Aunque se producirá una alteración de las características morfológicas del terreno, éstas se integrarán en el conjunto de infraestructuras existentes en la zona y se disimularán mediante la vegetación del talud exterior de la mota. El impacto ambiental será leve.

Se produce impacto leve por la eliminación de cubierta vegetal de matorral y herbazal con pinos dispersos de escasa cobertura, debido a la escasa superficie afectada y a la ausencia de especies de elevado interés ambiental.

El impacto sobre la fauna ocurrirá durante la construcción de la infraestructura, causado fundamentalmente por la presencia humana, maquinaria y voladuras. Se considera leve y temporal mientras duren las obras. La presencia de la lámina de agua constituye un foco de atracción para la avifauna, como se puede comprobar en el cercano depósito de La Muela.

Se introducen elementos extraños en el paisaje, como los muros semienterrados del depósito, y la propia lámina de agua. El contraste cromático con el entorno produce impacto ambiental moderado.

2.4.a) Medidas correctoras del depósito regulador.

Sobre la geología y geomorfología.

La tierra extraída de la excavación del depósito será reutilizada para la adecuación de sus taludes externos, que deberán tener una pendiente aproximada del 33 por 100.

Sobre la vegetación y el paisaje.

Los taludes serán vegetados con especies herbáceas y arbustivas similares a las existentes en la zona y cuyas raíces no pongan en peligro la impermeabilidad de la mota. Se extenderá una capa de tierra vegetal y se acondicionará el suelo mediante técnicas de prevención de la erosión.

Sobre la fauna.

Con el objeto de evitar accidentes de fauna, y en especial de mamíferos, se procederá al cerramiento perimetral del depósito, a pie de talud, con malla de luz inferior a 10 centímetros y con una altura mínima de dos metros. Exteriormente a esta valla se plantará una barrera visual vegetal.

Si en una franja de tres kilómetros alrededor del eje de las obras se observase la presencia de nidos de rapaces, de las consideradas en peligro de extinción o vulnerables, se evitarán voladuras con explosivos en el periodo reproductivo desde febrero a julio.

3. Impactos de la sección tipo tubería.

Para la ejecución de los tramos de la conducción con sección tipo tubería, las acciones susceptibles de generar impactos son: La apertura de pistas y de zanjas, el transporte de los materiales y el cruce con los cursos hídricos.

3.1 Impacto de la tubería sobre la geología y geomorfología.

Se puede originar impacto sobre los recursos edáficos a consecuencia de la compactación por el paso de la maquinaria pesada, así como una posible aceleración de los procesos erosivos naturales por la remoción de la cubierta vegetal. También hay que tener presente que será precisa la realización de voladuras en los tramos de excavabilidad difícil y en algunos de excavabilidad media, así como el transporte y acopio de materiales. El impacto de estas acciones es leve, puesto que no se afecta a ningún elemento de singular valor.

El impacto debido a los materiales sobrantes será leve, ya que se reutilizarán en la obra o se aplicarán en la restauración de caminos y pistas forestales del entorno. También se ha previsto el traslado, si fuera necesario, de parte del material extraído hasta vertederos de inertes autorizados, o hasta canteras inactivas y clausuradas para su restauración.

3.1.a) Medidas correctoras sobre la geología y la geomorfología.

Una vez terminada la instalación del sifón se procede al llenado de la zanja con la misma tierra extraída, a la descompactación del terreno y restitución de la tierra vegetal. El material sobrante se empleará en la propia construcción de la conducción o se trasladará a los vertederos o canteras inactivas.

3.2 Impactos de la tubería sobre la vegetación.

Durante la obra se eliminará la vegetación en una franja de unos 30 metros de anchura, afectando coscojar, matorral y herbazales con algunos pinos dispersos, comunidades el resultado de la degradación sufrida en la zona como consecuencia de los incendios forestales. Tras las obras la franja afectada se reducirá a la mitad, ya que se revegetará una franja de unos 15 metros de anchura cuya ocupación será sólo temporal. Por otra parte, la franja que continuará afectada por la infraestructura junto con el resto de la traza de la tubería hasta la entrada de los túneles servirá como cortafuegos. Impacto ambiental moderado durante la ejecución de las obras y disminuirá a leve tras la revegetación de la franja de ocupación temporal y la recolonización del área de la zanja por la vegetación herbácea.

3.2.a) Medidas correctoras sobre la vegetación.

Una vez realizadas las tareas de regeneración del suelo, se procederá a la restauración de la cubierta vegetal en aquellas zonas que no constituyan servidumbre permanente, reproduciendo su estado original.

3.3 Impactos de la tubería sobre la fauna.

El impacto sobre la fauna se producirá por la presencia humana y de maquinaria y la realización de voladuras. Se considera leve y temporal mientras duren las obras, ya que durante el funcionamiento las molestias sobre la fauna en la práctica no existirán y la conducción no tendrá ningún efecto barrera.

3.3.a) Medidas correctoras sobre la fauna.

Si en una franja de tres kilómetros alrededor del eje de las obras se observase la presencia de nidos de rapaces, de las consideradas en peligro de extinción o vulnerables se evitará realizar voladuras con explosivos en el periodo reproductivo desde febrero a julio.

3.4 Impactos de la tubería sobre el paisaje.

Impacto temporal moderado durante la fase de obras, al originarse una superficie lineal desprovista de vegetación. Durante la fase de funcionamiento este impacto queda reducido a la zona de servidumbre permanente, que se integrará en el entorno.

3.4.a) Medidas correctoras sobre el paisaje.

Se restituirá el terreno reproduciendo fielmente el relevo original y se vegetará el área con especies iguales o similares a las existentes en la zona.

Suprimir los contrastes de coloración, textura y geometría que surjan como consecuencia de alguna acción del proyecto. Se utilizarán escolleras, muretes de formas irregulares, piedra local, y se eliminarán las aristas y las formas lineales.

3.5 Impacto de la tubería sobre la población.

La lejanía de la obra con respecto a los núcleos de población limita el potencial impacto sobre ésta. Únicamente en la fase de obras, la presencia de la zanja impedirá el movimiento transversal, por lo que podría ocasionar problemas y molestias sobre los usuarios de los caminos que son, sobre todo, cazadores, además de algunos senderistas.

3.5.a) Medidas correctoras sobre la población.

Para facilitar el tránsito de la población durante el periodo de apertura de la pista y zanja, se habilitarán pasos provisionales, tanto para vehículos como para personas.

3.6 Impacto de la tubería sobre cursos hídricos.

Las obras ocasionarán un incremento de los sólidos en suspensión que arrastrarán las aguas de escorrentía superficial. Se incrementará el poder erosivo de las aguas al desproteger las laderas por la eliminación de la vegetación y se ocasionará una alteración de la morfología del cauce que podría llegar a afectar su capacidad hidráulica. El impacto se considera moderado debido a lo reducido de la superficie desprovista de vegetación que podría erosionarse y al corto periodo que permanecería desprotegida.

Las líneas de drenaje superficial se cruzan con estructura en sifón no produciéndose afección alguna al ser cursos de funcionamiento en régimen de ramblas.

3.6.a) Medidas correctoras sobre los cursos hídricos.

La corrección se basa en mantener la capacidad hidráulica del cauce, evitar erosiones de las riberas y del fondo del cauce, y revegetar el área.

El diseño de los cruces de cauces y barrancos se atenderá a lo siguiente: Las escolleras se construirán con piedra local, de diferentes tamaños y geometría. La superficie, una vez terminada, no será lisa y presentará huecos y salientes. Se restituirán fielmente los taludes afectados. La implantación de la vegetación se efectuará mediante plantas y estaquillas, con las mismas especies y con similares densidades y distribución a las originales. Se restituirán las rocas, cantos y gravas en los márgenes, colocándolos de la misma forma en que aparecían anteriormente. Se realizará un estudio hidrológico de los cauces y drenajes afectados que justifique la restitución de su capacidad hidráulica tras las obras.

4. Impactos de la sección tipo túnel.

4.1 Impacto del túnel sobre la geología y geomorfología.

Los impactos sobre la geología y geomorfología que se producirán por la construcción de la sección en túnel pueden ser de tres tipos: el originado por los excedentes de materiales que tendrán que ser llevados a vertederos autorizados previamente localizados; el generado por el transporte de estos materiales hasta dichos vertederos, y el que se produzca en los puntos de entrada y salida del túnel como consecuencia de la pérdida del suelo por erosión y de la inestabilidad edáfica de ladera que resulte del desbroce y despeje de la vegetación en esos puntos.

El impacto debido a los materiales sobrantes será leve, ya que se reutilizarán en la obra o se aplicarán en la restauración de caminos y pistas forestales del entorno. Se ha previsto el traslado de parte del material extraído hasta vertederos de inertes autorizados, o hasta canteras inactivas y clausuradas para su restauración.

El transporte de los materiales se realizará por pistas existentes. El incremento de tráfico respecto al actual será, como media, de unos cinco vehículos/hora y de unos 10 vehículos/hora en momentos punta, de modo que el impacto se considera leve.

El impacto ocasionado en las embocaduras del túnel afectará a una reducida superficie y en ningún caso a especies vegetales de carácter endémico o en peligro de extinción, por lo que el impacto se considera moderado.

4.1.a) Medidas correctoras sobre la geología y geomorfología

El material sobrante se empleará en la propia construcción o se trasladará a los vertederos o canteras inactivas. Los préstamos para el vertido de los sobrantes deberán ser autorizados por las autoridades competentes.

Se restaurará el área afectada que rodea a las boquillas implantando cubierta vegetal, introduciendo medidas de estabilización como hidrosiembra, mantas orgánicas biodegradables e incluso aprovechando la biomasa procedente de los desbroces, que será utilizado como «mulch» o capa protectora.

4.2 Impacto del túnel sobre la vegetación.

El impacto de la sección en túnel sobre la flora se produce por la eliminación de la vegetación en las zonas de entrada y salida del túnel

o boquillas, con una reducida superficie afectada, en la zona de plataforma de trabajo y en los pequeños caminos de nueva apertura.

Esta vegetación, en la entrada y salida del túnel o boquilla corresponde a coscojar y matorral mediterráneo y algunos pies de sabelo y de pino de repoblación. La escasa superficie afectada en las embocaduras y la inexistencia de especies endémicas o en peligro de extinción hacen prever que el impacto será moderado.

4.2.a) Medidas correctoras sobre la vegetación.

Como medida correctora se contempla la prolongación de las boquillas de los túneles, de manera que la eliminación de vegetación se limite a la mínima superficie posible, donde, además la tierra vegetal extraída previamente, se pueda utilizar para facilitar la revegetación de las mismas.

Se repondrá la vegetación afectada siguiendo los modelos de vegetación existentes en el entorno, ajustándose en especies, densidad y distribución.

En el caso de las boquillas de entrada y salida del túnel, además de la plantación de matorral o arbolado, se aplicarán técnicas de estabilización de los suelos, mediante hidrosiembras y mallas biodegradables, entre otros.

Para el suministro del matorral y arbolado se seleccionarán viveros de la zona con garantías de procedencia y estado sanitario de las plantas.

4.3 Impacto del túnel sobre la fauna.

El impacto sobre la fauna se producirá durante la construcción de la infraestructura, a causa de la presencia humana y de la maquinaria de perforación. El impacto se considera leve y temporal mientras duren las obras, ya que durante el funcionamiento de la conducción prácticamente no existirán molestias sobre la fauna y no existirá efecto barrera.

4.3.a) Medidas correctoras sobre la fauna.

Si en una franja de tres kilómetros alrededor del eje de las obras se observase la presencia de nidos de rapaces, de las consideradas en peligro de extinción o vulnerables, se evitará realizar voladuras con explosivos en el periodo reproductivo desde febrero a julio.

4.4 Impactos del túnel sobre el paisaje.

El impacto sobre el paisaje es sólo puntual en los tramos en que discurre en túnel, pues la introducción de elementos extraños se limita a las boquillas del túnel, y a la eliminación de la vegetación en superficies adyacentes y en los pequeños caminos de acceso. Está previsto llevar a cabo el tratamiento de restauración en las boquillas y de integración en los caminos. Además, es de resaltar que no se realizará la apertura de otros caminos de acceso, ya que existe en el área una completa red de comunicación, salvo en los accesos a las boquillas donde se abrirán los caminos antes mencionados. También se ha previsto que las dovelas para el revestimiento del túnel no se fabriquen al pie del túnel, sino que serán transportadas desde el lugar donde se ubiquen las instalaciones auxiliares hasta el túnel. Así pues, el impacto paisajístico será moderado durante la fase de construcción y leve durante el funcionamiento de la conducción.

5. Impactos del depósito de San Diego.

5.1 Impacto sobre la geología y geomorfología.

Los impactos sobre la geología y geomorfología se producirán por los movimientos de tierra necesarios para la construcción de la balsa, que dará lugar a la aparición de superficies desnudas de vegetación, lo que supone un incremento del riesgo de erosión. Se mantendrá la morfología general del área, ya que será modificada en la superficie que será ocupada por el depósito y no afecta a ninguna área de características singulares o de alto valor científico-didáctico. El impacto se caracteriza como leve.

5.1.a) Medidas correctoras sobre la geología y geomorfología.

La tierra extraída de la excavación del depósito será reutilizada para la adecuación de sus taludes externos, que deberán tener una pendiente aproximada del 33 por 100.

5.2 Impacto sobre la vegetación.

La construcción del depósito de San Diego producirá la eliminación de la vegetación actual del emplazamiento, compuesta mayoritariamente por cultivos de cereales de secano y de vid, y por pequeños grupos aislados de pinos, por lo que el impacto se considera como leve.

5.2.a) Medidas correctoras sobre la vegetación y el paisaje.

Los taludes serán revegetados con especies herbáceas y arbustivas similares a las existentes en la zona y cuyas raíces no pongan en peligro la impermeabilidad de la mota. La revegetación se realizará tras la extensión de una capa de tierra vegetal y acondicionamiento del suelo mediante técnicas de prevención de la erosión.

5.3 Impacto sobre la fauna.

El impacto por la destrucción de hábitats por la eliminación de la cubierta vegetal es mínimo al tratarse de hábitats antrópicos, transformados. El impacto se considera leve sobre la fauna al existir en la zona sólo fauna de carácter trivial y antropófilo.

5.3.a) Medidas correctoras sobre la fauna.

Con el objeto de evitar accidentes de fauna, y en especial de mamíferos, se procederá al cerramiento perimetral del depósito, a pie de talud, con

malla de luz inferior a 10 centímetros y una altura mínima de dos metros. Exteriormente a esta valla se plantará una barrera visual vegetal.

5.4 Impacto sobre el paisaje.

El material necesario para la ejecución de la balsa procederá de la propia excavación del vaso del depósito, así como del procedente de los sobrantes de la excavación de otros elementos de la conducción.

No será necesario abrir caminos nuevos para el acceso al depósito.

La presencia de la lámina de agua y el muro del depósito implica la introducción de nuevos elementos en el paisaje que, al situarse en un entorno antropizado, supone un impacto de carácter moderado.

Impacto socioeconómico.

El principal impacto se refiere a la desaparición de los cultivos de cereales de secano y de vid existentes en el emplazamiento del depósito. Por lo tanto se va producir un descenso de la producción agrícola, que será subsanado mediante el pago de las correspondientes expropiaciones. El impacto se considera como leve.

6. Impactos de tendidos eléctricos.

Teniendo en cuenta el estado actual del medio por donde transcurrirán las líneas eléctricas, caracterizado en algunas zonas por cultivos de cereal y vid, fuertemente antropizado en todo su recorrido y con presencia de numerosas infraestructuras, como carreteras y líneas eléctricas, y de núcleos urbanos, se considera que el impacto de estas líneas es moderado.

7. Medidas de mejora ambiental.

Actuaciones sobre la fauna:

Son actuaciones para favorecer el hábitat de especies faunísticas de especial interés como grandes rapaces y mamíferos predadores, y especialmente Aguila perdicera, Búho real, Aguila real y Gato montés.

Se fomentará la presencia de especies de presa, fundamentalmente conejo y perdiz roja, en áreas de campo y caza.

Para ello, se procederá a la adopción de las siguientes medidas:

Construcción de majanos para conejos.

Construcción de vivares.

Entaramado de vivares.

Repoblación con conejo de monte.

Repoblación con liebre.

Construcción de palomares.

Instalación de comederos y bebederos.

Actuaciones sobre la vegetación.

Las acciones aquí contempladas tendrán por objeto contribuir a la prevención de los incendios forestales y a densificar y mejorar la cubierta vegetal.

Densificar las asociaciones florísticas que contengan plantas espinosas de fruto, en beneficio de la avifauna.

Revegetación de charcas.

Creación de áreas cortafuegos.

Actuaciones sobre la erosión:

Plan de revegetación de cárcavas y de terrenos desnudos y erosionados.

Plan de formación del personal de obra en materia medioambiental.

Construcción de charcas.

Cerramiento de caminos de nueva creación.

Señalización de tendidos eléctricos.

Para una línea de tres cables, la protección consistirá en:

Entubación, con tubería abierta de plástico aislante, en el tramo cercano a cada lado del poste, en los tres cables.

Encintado de los extremos del tubo, para evitar su desplazamiento, con cinta aislante.

Triple encintado del aislador de vidrio, con cinta aislante de tres tipos y con distinto grado de aislamiento.

Esta acción se realizará en los puntos que cumplan las condiciones iniciales, es decir, en líneas cuya tensión sea alta o media y su separación entre cables, medida en el poste, sea inferior a 70 centímetros.

C. Plan de vigilancia ambiental.

El Plan de vigilancia ambiental:

Detectará las desviaciones respecto a las valoraciones de los impactos efectuadas en el estudio de impacto ambiental.

Garantizará el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras descritas en el presente estudio de evaluación de impacto ambiental y desarrolladas en el Proyecto de Restauración.

Se implantará en la obra un sistema de gestión medioambiental según la norma ISO-14000. Este sistema será implantado por el promotor de la obra y además se exigirá a la empresa contratista de la misma que

tenga implantado un sistema de gestión medioambiental según la norma ISO-14000 propio.

El responsable de la implantación y funcionamiento del sistema de gestión medioambiental será un técnico superior con formación en materia medioambiental y dependerá directamente de la alta dirección del promotor del proyecto («Aguas del Júcar, Sociedad Anónima»). Entre otras, serán funciones de dicho responsable de medio ambiente de la obra las siguientes:

Estar presente a pie de obra, a tiempo parcial, desde el comienzo de la misma hasta su conclusión.

Elaborar los informes sobre la afección de las diferentes actividades de las obras sobre el medio ambiente.

Asesorar a la Dirección de Obra sobre cualquier aspecto medioambiental y sobre las correcciones o modificaciones que se introduzcan durante la ejecución de las obras.

Notificar cualquier incidente o accidente ocurrido durante la ejecución de las obras que pudieran repercutir en el medio ambiente.

Vigilar la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras previstas, según el Estudio de Impacto Ambiental y el Proyecto de Medidas Correctoras.

La información recogida durante la ejecución del programa se sintetizará en informes trimestrales. El contenido mínimo de los informes trimestrales será el siguiente:

Antecedentes.

Equipo de trabajo.

Mediciones y controles realizados durante el trimestre.

Valoración de los impactos ambientales y comparación con las previsiones del Estudio de Impacto Ambiental.

Medidas correctoras aplicadas durante el trimestre y resultados obtenidos.

Medidas correctoras propuestas para corregir las desviaciones de impacto.

Programa de aplicación de las nuevas medidas correctoras.

Conclusiones.

Los indicadores que se controlarán durante la fase de funcionamiento serán los siguientes:

Control visual mensual del polvo depositado en una franja de 250 metros en los alrededores de la obra.

Control en cada cambio de aceite de la maquinaria del reglaje de los motores y de la comprobación del estado de los silenciadores de los motores. La empresa contratista de la obra deberá aportar los comprobantes de realización de estas operaciones en su maquinaria.

Control diario de la gestión de los sobrantes de obra que se generen.

Control mensual de la gestión de los residuos de aceites y lubricantes de la maquinaria de obra.

Control diario de la zona de obras sobre derrames de lubricantes, combustibles u otro tipo de residuos.

Control mensual de aforos en los manantiales más representativos del entorno de la conducción.

Control bimestral de la calidad del agua de dichos manantiales.

Control mensual de la evolución de los niveles de las aguas subterráneas en los piezómetros instalados a lo largo de la traza de la conducción.

Control bimestral de la calidad de las aguas subterráneas mediante la toma de muestras en dichos piezómetros.

Control bimestral del mantenimiento de los acopios de suelo.

Control sobre el trasplante de especies vegetales protegidas o de interés antes de iniciar las obras en cada tramo.

Control mensual sobre las revegetaciones realizadas.

Control diario, durante los meses de febrero a julio, de que no se realicen las actividades de obra más nocivas como, por ejemplo, voladuras con explosivos en las zonas de afección a los nidos de rapaces u otras especies de la avifauna de interés en el caso de que éstos sean detectados en un entorno cercano.

Control semanal de que la zona afectada por las obras se ciñe a la indicada en los proyectos constructivos.

Controlar diariamente la reposición de las servidumbres de paso afectadas por las obras y la señalización de obra.

Controlar diariamente que se cumple el plan de prevención de incendios forestales de las obras.

Controlar y dirigir los simulacros que se realizarán en los meses de mayo y junio respecto al plan de emergencia frente a incendios forestales.

Control semanal del cumplimiento del Plan de prevención de riesgos laborales de la obra.

Si durante la aplicación del programa se detectase una desviación de los impactos previstos que afectase a especies animales o vegetales protegidas o en peligro de extinción o a bienes de interés cultural, cauteramente se paralizarán las obras e inmediatamente se pondrá en conocimiento de las autoridades competentes para que adopten las medidas que estimen oportunas.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

1244

RESOLUCIÓN de 4 de enero de 2001, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se hacen públicos los resultados de las subastas de Letras del Tesoro a doce y dieciocho meses, correspondientes a las emisiones de fecha 5 de enero de 2001.

La Orden de 25 de enero de 2000 de aplicación a la Deuda del Estado que se emita durante 2000 y enero de 2001 establece, en su apartado 5.4.8.3.b), la preceptiva publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de los resultados de las subastas mediante Resolución de esta Dirección General.

Convocadas las subastas de Letras del Tesoro a doce y dieciocho meses por Resolución de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera de 27 de enero de 2000, y una vez resueltas las convocadas para el pasado día 3 de enero, es necesario hacer público su resultado.

En consecuencia, esta Dirección General del Tesoro y Política Financiera hace público:

1. Letras del Tesoro a doce meses:

1.1 Fechas de emisiones y de amortización de las Letras del Tesoro que se emiten:

Fecha de emisión: 5 de enero de 2001.

Fecha de amortización: 4 de enero de 2002.

1.2 Importes nominales solicitados y adjudicados:

Importe nominal solicitado: 1.614,709 millones de euros.

Importe nominal adjudicado: 536,673 millones de euros.

1.3 Precios y tipos efectivos de interés:

Precio mínimo aceptado: 95,720 por 100.

Precio medio ponderado redondeado: 95,751 por 100.

Tipo de interés efectivo correspondiente al precio mínimo: 4,422 por 100.

Tipo de interés efectivo correspondiente al precio medio ponderado redondeado: 4,388 por 100.

1.4 Importes a ingresar para las peticiones aceptadas:

Precio ofrecido — Porcentaje	Importe nominal — Millones de euros	Precio de adjudicación — Porcentaje
95,720	89,000	95,720
95,725	20,000	95,725
95,730	11,000	95,730
95,735	15,500	95,735
95,740	119,000	95,740
95,745	22,500	95,745
95,750	22,000	95,750
95,755 y superiores	237,673	95,751

2. Letras del Tesoro a dieciocho meses:

2.1 Fechas de emisiones y de amortización de las Letras del Tesoro que se emiten:

Fecha de emisión: 5 de enero de 2001.

Fecha de amortización: 5 de julio de 2002.

2.2 Importes nominales solicitados y adjudicados:

Importe nominal solicitado: 3.005,486 millones de euros.

Importe nominal adjudicado: 693,986 millones de euros.

2.3 Precios y tipos efectivos de interés:

Precio mínimo aceptado: 93,710 por 100.

Precio medio ponderado redondeado: 93,733 por 100.

Tipo de interés efectivo correspondiente al precio mínimo: 4,376 por 100.

Tipo de interés efectivo correspondiente al precio medio ponderado redondeado: 4,359 por 100.

2.4 Importes a ingresar para las peticiones aceptadas:

Precio ofrecido — Porcentaje	Importe nominal — Millones de euros	Precio de adjudicación — Porcentaje
93,710	305,000	93,710
93,715	18,000	93,715
93,720	25,000	93,720
93,725	5,500	93,725
93,730	37,000	93,730
93,735 y superiores	303,486	93,733

3. Las peticiones no competitivas se adjudican en su totalidad al precio medio ponderado redondeado resultante en la subasta, por lo que se desembolsarán el 95,751 y 93,733 por 100, respectivamente, del importe nominal adjudicado de Letras del Tesoro a doce y dieciocho meses.

Madrid, 4 de enero de 2001.—La Directora general, Gloria Hernández García.

1245

ORDEN de 29 de diciembre de 2000 de autorización de la escisión de «Commercial Unión España Seguros y Reaseguros Generales, Sociedad Anónima» a favor de «Plus Ultra, Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros» y «Plus Ultra Vida, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros»; de autorización de la fusión por absorción de «Commercial Unión Vida Seguros y Reaseguros, Sociedad Anónima» por parte de «Plus Ultra Vida, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros»; de autorización a la entidad «Plus Ultra, Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros» para operar en el Ramo de Enfermedad, excluida la asistencia sanitaria y de la extinción y cancelación en el Registro Administrativo de Entidades Aseguradoras de las entidades «Commercial Unión España, Seguros y Reaseguros Generales, Sociedad Anónima» y «Commercial Unión Vida Seguros y Reaseguros, Sociedad Anónima».

Las entidades «Commercial Unión España, Seguros y Reaseguros Generales, Sociedad Anónima»; «Plus Ultra, Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros»; «Plus Ultra Vida, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros» y «Commercial Unión Vida Seguros y Reaseguros, Sociedad Anónima» presentaron ante la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones solicitud de autorización para la operación consistente en la escisión total de la entidad «Commercial Unión España, Seguros y Reaseguros Generales, Sociedad Anónima» a favor de «Plus Ultra, Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros», y fusión por absorción de «Commercial Unión Vida Seguros y Reaseguros» y la fusión por absorción de «Commercial Unión Vida Seguros y Reaseguros, Sociedad Anónima» por parte de «Plus Ultra Vida, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros», así como la autorización a la entidad «Plus Ultra, Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros» para operar en el Ramo de Enfermedad, excluida la asistencia sanitaria, número 2 de la clasificación establecida en la disposición adicional primera de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.

De la documentación que se adjunta a la solicitud formulada, se desprende que las citadas entidades han dado cumplimiento a lo establecido en la legislación vigente.

En consecuencia, a propuesta de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, he resuelto:

Primero.—Autorizar la escisión de «Commercial Unión España, Seguros y Reaseguros Generales, Sociedad Anónima» a favor de «Plus Ultra, Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros» y «Plus Ultra Vida, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros», de conformidad con lo dispuesto en