

## ANEXO IV

*Comisión de Evaluación de las Becas de Formación y Perfeccionamiento de la Agencia Española del Medicamento*

De acuerdo al apartado 5.1 de la Orden, la Comisión de Evaluación está integrada por los siguientes miembros:

Presidente: Don Fernando García Alonso.  
 Vocal primero: Don Ramón Palop Baixauli.  
 Vocal segundo: Don José Félix Olalla Marañón.  
 Vocal tercera: Doña Margarita Arboix Arzo.  
 Secretaria: Doña María Fuencisla Garzón Fernández.

## Suplentes:

Presidente: Don Mariano Bitrián Calvo.  
 Vocal primero: Don Francisco de Abajo Iglesias.  
 Vocal segundo: Don Emili Esteve Sala.  
 Vocal tercero: Don Luis Fernando Corbalán Ruiz.  
 Secretario: Don Ángel Herrero García.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

2776

*RESOLUCIÓN de 11 de enero de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo EI-1-A-12. Autovía Alicante-Alcoy de Cádiz a Barcelona. Variante del Barranco de la Batalla, de la Dirección General de Carreteras.*

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 su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades 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 formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 14 de julio de 1995, a la antigua Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen del estudio informativo Autovía Alicante-Alcoy de Cádiz a Barcelona. Variante del Barranco de la Batalla, con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-Resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció, a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 15 de abril de 1996, la entonces Dirección General de Información y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de Organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de Impacto Ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», de 13 de diciembre de 1997, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 27 de abril de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II incluye los datos esenciales del proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto

ambiental.

El anexo IV es un resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por 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 los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el «Estudio informativo autovía Alicante-Alcoy de Cádiz a Barcelona. Variante del Barranco de La Batalla».

### Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada y estudiadas las soluciones propuestas en el Proyecto, se considera que la opción ambientalmente más favorable es la denominada Alternativa 3, siempre y cuando, se cumpla lo establecido en el Estudio de Impacto Ambiental, así como las condiciones que a continuación se exponen:

1. Adecuación ambiental del trazado.—Considerando que si se pudiera recuperar el terreno en el que se encuentra la plataforma del ferrocarril abandonado, se minimizarían impactos morfológicos y paisajísticos, a la par que se mejoraría la solución técnica, se demostrará documentalmente la posibilidad o no de ocupar dicho terreno.

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial.—Durante la construcción y explotación de la autovía se asegurará la continuidad de los servicios existentes, de acuerdo a lo dispuesto en el Estudio de Impacto Ambiental, poniendo especial atención a las Cañadas y Veredas interceptadas (Cañada Real del Puerto, Vereda del Barxell Als Mans, Vereda del Collado de Guerra al Regaducí, Vereda del Blau-Giner Al Geraxiv), garantizando las condiciones que permitan el paso de ganado por ellas y su seguridad respecto al tráfico de la autovía.

Asimismo, se garantiza la funcionalidad de las citadas vías, mediante la ejecución de los oportunos pasos inferiores convenientemente dimensionados para permitir el paso de maquinaria agrícola.

Se restituirán todos los caminos y carreteras afectados por la obra. En concreto, el proyecto constructivo contemplará las medidas oportunas para el mantenimiento del tráfico y la minimización de alteraciones ocasionadas sobre la carretera N-340

3. Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico.—Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona, no se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente o por escorrentía o erosión.

Se instalarán balsas de decantación en la zona de instalaciones y parque de maquinaria, así como barreras de retención de sedimentos en todos los tramos del trazado que discurran próximos al río Molinar y al barranco Regall.

Se diseñarán balsas permanentes de retención como medida de protección frente a vertidos accidentales de residuos tóxicos y peligrosos en la boca norte de los túneles, estudiándose la conveniencia de ubicar otras en el resto del trazado durante la fase de proyecto de construcción. Los túneles serán impermeabilizados a medida que se construyan para evitar filtraciones de dichos vertidos a los acuíferos.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre las aguas superficiales. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, siempre que no sea sobrepasado el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos. En caso de no ser así, deberá tratarse el agua por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

Los residuos como aceites, combustibles, cementos, etc., procedentes de la zona de instalaciones durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

Se minimizará la franja de afección a las riberas cruzadas por el eje ocupándose la anchura estrictamente necesaria de actuación en torno al eje de la vía que permita la construcción de la misma. Asimismo se procederá a la restauración posterior de los cursos atravesados, tanto morfológica como vegetalmente, en una longitud aguas arriba y aguas abajo del mismo que supere la franja de afección estricta.

Por lo que se refiere a la protección de las aguas subterráneas, el Proyecto incluirá un Estudio detallado de las zonas de areniscas consideradas de alta vulnerabilidad a la contaminación, especialmente en la zona próxima a la Fuente del Molinar, analizándose la conveniencia de

instalar una balsa de recogida de vertidos accidentales, durante la explotación de la carretera, para evitar la posible contaminación de las aguas de abastecimiento. Asimismo, se acotará un perímetro de seguridad alrededor de la citada Fuente, como se señala en el estudio de impacto ambiental.

En ningún caso se situarán las instalaciones en zonas calificadas como vulnerables a la contaminación de las aguas subterráneas y se colocarán, asimismo barreras de retención de vertidos fluidos en las líneas de contacto entre suelos de vulnerabilidad baja y media y en las de media con alta.

4. Prevención del ruido.—Antes del inicio de las obras se realizará un estudio acústico que desarrolle las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente Condición. Dicho estudio considerará especialmente la proximidad de la autovía a las siguientes zonas:

Casas de campo diseminadas por la zona.

En el Pago de Asensi la zona denominada María.

Asimismo, se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la nueva vía serán los siguientes, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (de siete a veintitrés horas), menor que 65 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas), menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de siete a veintitrés horas), menor que 75 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas), menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (de siete a veintitrés horas), menor que 55 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas), menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (de siete a veintitrés horas), menor que 55 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas), menor que 55 dB (A).

5. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico.—El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura suficiente, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo competente, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte de la Consellería de Cultura, Educació i Ciència de la Generalitat Valenciana.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo autorizado.

Se evitará toda afección a los yacimientos inventariados en el Estudio de Impacto Ambiental, como son el poblado de El Puig, el asentamiento de Mas tres pedres y la Cueva Juliana. En caso de aparición de restos o yacimientos no inventariados, se ejecutarán las actuaciones arqueológicas que en su momento dicte la citada Consellería de Cultura, Educació i Ciència de la Generalitat Valenciana.

En especial, como se indica en el Estudio de Impacto Ambiental se evitará toda afección a la Cueva Juliana para lo que se acotará un perímetro de seguridad alrededor de la misma.

6. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares.—Se emplearán únicamente aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, se deberá presentar la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su oportuna tramitación.

La ubicación de los vertederos destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación no se podrán establecer en:

- a) Puntos de interés geológico o geomorfológico.
- b) Zonas bióticas de interés singular.
- c) Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.
- d) Aluviales de los ríos existentes en la zona afectada.

El emplazamiento de los vertederos se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

El citado estudio específico analizará la posibilidad de utilizar las canteras abandonadas como zonas de vertido, así como, las zonas propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental, como son, las existentes al este del Barranco, entre el Puig de Les Florencies y el Altet del Regadivet.

Asimismo, serán excluidas como zonas de préstamos, vertederos o instalaciones auxiliares las incluidas en el Parque Natural de La Font roja.

El Proyecto de construcción incluirá en su documento de Planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

7. Protección de la fauna y de la vegetación.—Como se recoge en el Estudio de Impacto Ambiental, no se realizarán desbroces, voladuras, movimientos de tierras ni otras actividades generadoras de ruido durante el periodo de reproducción de la fauna, adecuándose los sistemas de drenaje previstos en el Estudio Informativo para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos sin perder su funcionalidad original. La ubicación de dichos pasos se determinará en los Proyectos Constructivos en coordinación con el órgano competente de la Consellería de Medi Ambient, a partir de un estudio sobre los pasos naturales a lo largo del trazado.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Esta ocupación se ceñirá lo más posible al ancho de la traza, jalonando asimismo los límites de las zonas de vertedero, zonas de instalaciones, caminos auxiliares y préstamos en caso de ser necesarios, intentando en cualquier caso no superar la franja definida por la explanación de la autovía.

La presencia de especies endémicas, inventariadas en la zona de la boca norte de los túneles, será corroborada, durante la fase de redacción del proyecto, mediante un estudio de detalle con muestreo estadístico sobre la presencia y densidad de tales endemismos, no solo en el espacio de la embocadura, sino en el entorno próximo de la obra. Los resultados del inventario se presentarán en el Servicio de Especies protegidas de la Consellería de Medi Ambient, que dictaminará sobre las medidas protectoras que puedan aplicarse o sobre la necesidad de modificaciones técnicas o las medidas correctoras que se deben instrumentar. De igual manera se actuará en la ribera del río Molinar.

Las operaciones de emboquillado de la boca norte de los túneles se realizarán sin verter los materiales hacia el barranco, realizando estas operaciones desde el interior, usando para la excavación de los mismos tuneladoras que eviten el uso de explosivos en la boquilla y protegiendo mediante barreras exteriores que retengan y acumulen los materiales extraídos para su retirada posterior. La evacuación de los materiales se realizará por las bocas intermedias o por la boca sur. En ningún caso se realizarán caminos de acceso por la ladera para acceder a las boquillas.

Asimismo, con el fin de no afectar a la vegetación asentada en el barranco el viaducto se realizará mediante estructuras atirantadas, en arco o de cualquier otra tipología que evite la instalación de pilas en el citado barranco.

Una vez finalizada la obra, se revegetarán aquellas zonas ocupadas por instalaciones temporales.

8. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.—Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el Estudio de Impacto Ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, túneles, viaducto), así como áreas de vertedero, préstamos si es que son necesarios, viario de acceso a la obra, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales, prestando especial interés a las bocas de los túneles.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el Estudio de Impacto Ambiental. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. En cualquier caso, los desmontes no serán superiores a 1H:2V, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense las ventajas de taludes más tendidos.

Se elaborará, en el proyecto constructivo, un plan de gestión de tierra vegetal en el que se contemplará la retirada selectiva de la capa más superficial del suelo en los movimientos de tierras, que tras su acopio y mantenimiento, se reutilizará en la restauración vegetal del trazado y de las superficies ocupadas por las instalaciones temporales utilizadas en la fase de construcción.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

9. Seguimiento y vigilancia.—Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en el Condicionado de esta Declaración.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el Estudio de Impacto Ambiental.

En el Programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Para ello el Programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras de Valencia, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente Declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Plan de Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la Asistencia Técnica a la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

- b) Informe paralelo al Acta de comprobación del replanteo.
- c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Medidas de Protección Hidrológica, a que se refiere la condición 3. Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas de protección para la población en la explotación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 7.

d) Antes de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre la posibilidad de ocupar los terrenos sobre los que está instalada la plataforma del ferrocarril, de acuerdo con la condición 1.

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del Patrimonio Arqueológico y Cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, especialmente lo referente a endemismos, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Plan de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

e) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 7.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 8.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración.

10. Documentación adicional.—La Dirección General Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Medidas relativas al aseguramiento del tráfico y los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 5.

Emplazamiento de préstamos si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación a que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 8.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 9.

11. Financiación de las medidas correctoras.—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en estas Condiciones, figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la Memoria y anexos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el Pliego de Prescripciones Técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, modificado por el Real Decreto ley 9/2000, de 6 de octubre, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 11 de enero de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

## ANEXO I

## Relación de consultados

Los organismos, entidades y particulares consultados, a los que se remitió la Memoria-Resumen, han sido los siguientes:

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Presidencia de la Generalitat .....	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Valencia .....	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Generalidad Valenciana .....	X
Confederación Hidrográfica del Júcar .....	X
Dirección General del M.O.P.T.M.A en Valencia .....	X
Instituto Valenciano .....	
Gobierno Civil de Valencia .....	
Instituto de Ciencias Biológicas de Valencia .....	
Instituto Valenciano de Geografía .....	
Cátedra de Geología de Burjasot .....	
Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos de Valencia	
Cátedra de geología aplicada de Valencia .....	
Instituto Universitario de Geografía de Alicante .....	X
Departamento de ciencias medio Ambientales de Alicante .....	
Ayuntamiento de Alcoy .....	X
Ayuntamiento de Ibi .....	X
Asamblea Comarcal de ecología de Torrent (Valencia) .....	
Grupo ecologista GEL de Valencia .....	
Asociación naturalista ANAV de Ayora (Valencia) .....	
Colla ecologista La Carrasca de Alcoy (Alicante) .....	X
AEDENAT en Madrid .....	
F.A.T. en Madrid .....	
ADENA en Madrid .....	
Sociedad Española de Ornitología en Madrid .....	
Dirección General de Conservación de la naturaleza del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación .....	X
C.O.D.A en Madrid .....	
Director General del CEDEX en Madrid .....	
Instituto Tecnológico y Geominero de España .....	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental en Madrid .....	
Consejo Ibérico para la defensa de la Naturaleza .....	

Del contenido de las contestaciones recibidas, cabe destacar desde el punto de vista ambiental, los siguientes aspectos:

La Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana aconseja para la alternativa de los túneles en el Barranco de la Batalla que se mantenga como criterio de diseño el aprovechar al máximo los tramos de trazado existentes.

Asimismo, considera necesario estudiar una solución conjunta para el tramo final de la variante de Alcoy y la Variante del Barranco de la Batalla.

Igualmente, resalta la afección sobre el Parc Natural del Carrascal de La Font y la zona El Molinar.

La Confederación Hidrográfica del Júcar tiene en cuenta la posibilidad de afección sobre la zona del Barranco de la Batalla, debiéndose permitir el paso a través de las obras de las aguas superficiales afectadas, a efectos de considerar los posibles impactos sobre las aguas subterráneas y garantizar la no afección a cursos de aguas superficiales y subterráneas por vertidos contaminantes, durante la construcción y funcionamiento de la vía.

El Instituto Universitario de Geografía aconseja la alternativa 2 por aprovechar en parte el trazado de la actual CN-340, sugiriendo poner especial atención en las medidas correctoras del impacto visual de esta alternativa, con reforestación de los taludes rocosos así como el envejecimiento rápido de las superficies excavadas.

El Ayuntamiento de Alcoy informa que tiene conocimiento de las sugerencias formuladas por la Consellería de Agricultura y Medi Ambient y que se adhieren a las mismas.

El Ayuntamiento de Ibi propone una alternativa que partiendo de Alcoy coincide en su trazado con la identificada como alternativa 1 hasta el túnel y, una vez atravesado éste, continuaría con el identificado como alternativa 2 por tener un menor impacto ambiental y ser económicamente más beneficioso.

La Colla ecologista La Carrasca señala cómo la alternativa que no pasa por el Barranco de la Batalla reduce el impacto ambiental, evitando expropiaciones, inclemencias meteorológicas como nieblas, hielo y nieve frecuentes en este barranco y evita también la reposición de infraestructuras diversas como tendidos eléctricos, cables de teléfono, caminos, etc.

Se destaca la presencia de endemismos en la flora y especies protegidas por la Ley Valenciana.

En este informe se recogen también las alteraciones sobre el manantial y el paraje «El Molinar».

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza señala la afección al mencionado parque natural junto con diversos endemismos en la flora y fauna levantina.

Propone como mejor alternativa una que transcurra más despegada del terreno en sí, mediante viaductos y túneles, debiendo revegetarse perfectamente los desmontes y terraplenes creados por la nueva vía.

El Instituto Tecnológico y Geominero de España destaca la presencia de especies fisurícolas protegidas como es el «Hieracium mariolense» sobre el que hay establecidas medidas de protección.

## ANEXO II

## Descripción del proyecto

La Variante del Barranco de la Batalla establece la continuidad entre la Variante de Alcoy desarrollada por la Dirección General de Carreteras y la Variante de Ibi-Castalla de la Comunidad Valenciana, dentro del Convenio entre ambas Administraciones para la realización de la Autovía Alicante-Alcoy.

El tramo en Estudio discurre por el Parque Natural del Carrascal de La Font-Roja, por un territorio de gran valor ecológico con valores paisajísticos, botánicos, etc. que han aconsejado buscar corredores alternativos, habiéndose encontrado dos: uno, por el Altet del Regadihuet, que obliga a modificar el final del estudio hasta llegar al PK 3+788 de la Variante de Alcoy, y otro que es el Barranco de la Batalla.

Por estos corredores se han establecido inicialmente ocho alternativas de trazado, denominadas 1, 2, 2b, 3, 4 y 5 en el corredor del Barranco de la Batalla y alternativas 6 y 7 en el corredor del Altet de Regadihuet.

Alternativa 1: Se basa en el aprovechamiento parcial de la plataforma de la carretera actual. Sólo sirve para una de las calzadas; la otra debería ser una de las calzadas de las restantes alternativas.

Alternativas 2 y 2b: Son una mejora de la alternativa 1 con las dos calzadas sensiblemente paralelas, por el oeste del barranco de la Batalla y entre este y el túnel del ferrocarril existente.

Alternativa 3: El trazado discurre mediante túneles por el oeste del Barranco de la Batalla y, en gran parte, al oeste del túnel del ferrocarril existente. Se aprovecha la vaguada que existe en la ladera oeste del barranco para dividir los túneles en dos partes y facilitar su ventilación.

Alternativa 4: Discurre mediante dos túneles por el este del Barranco de la Batalla, con lo túneles divididos en dos partes aprovechando la vaguada existente al sur del Puig.

Alternativa 5: Discurre todavía más al este que la alternativa 4 para evitar el yacimiento arqueológico del Puig, pero los túneles tienen una longitud mayor y precisan ventilación transversal.

Alternativas 6 y 7: Ambas alternativas son similares y evitan la afección al Barranco de la Batalla, diferenciándose en que la alternativa 6 bordea la urbanización el Estepar por el oeste y la alternativa 7 por el sur y el este, siendo 500 metros más larga.

Además en las alternativas 3 y 4 del Corredor del Barranco de la Batalla se estudian dos soluciones denominadas corta y larga, según terminen en el enlace sur de la variante de Alcoy o en el PK 3+788 como las alternativas del Altet de Regadihuet.

En una primera comparación de alternativas se mantuvieron las alternativas 3, 3-corta, 4, 4-corta y 6, debido a las consideraciones siguientes que sirvieron para rechazar las opciones que son claramente peores:

Las alternativas 1, 2 y 2b tienen un impacto ambiental muy elevado, cumpliendo muy deficientemente los criterios técnicos y funcionales.

La alternativa 7 se elimina por ser inferior a la 6.

La alternativa 5 se elimina por ser inferior a la 4.

Las nuevas soluciones 3 y 4 se diseñaron para resolver los problemas de impacto ambiental que plantean los últimos kilómetros de la variante de Alcoy.

Posteriormente se realizó un análisis multicriterio entre las alternativas 3, 3c, 4, 4c y 6 con los mismos criterios de la primera comparación pero cuantificando el mayor número de variables posible. Así, se cuantificó

el ahorro de tiempo en las diferentes alternativas, con tres hipótesis de crecimiento de tráfico (medio y alto según el Servicio de Planeamiento y 3,5 por 100 anual acumulativo durante veinte años). Desde este punto de vista, la mejor solución es la 3.

Desde el punto de vista de la accesibilidad también la alternativa 3 es la mejor, seguida de la 3c, 4, 4c y 6. El acceso sur a Alcoy está mejor resuelto en las alternativas 3 y 4, seguidas de la 6, 3c y 4c.

Desde el punto de vista urbanístico la única alternativa que lo restringe es la 6.

Desde el punto de la seguridad vial, las alternativas 3 y 4 tienen 2 enlaces excesivamente próximos y las 4, 3c y 4c un peor trazado. La 6 tiene el ramal Alicante-Alcoy muy próximo al túnel. El orden de mejor a peor es 3, 4, 3c, 4c y 6.

Ambientalmente las menos favorables son la 4 y 4c por los problemas de la zona del Puig, y las mejores la 3 y la 6, quedando la 3c en una situación intermedia.

Según los criterios económicos y considerando tanto la ejecución por contrata como las expropiaciones necesarias, la jerarquización es la siguiente, de mejor a peor: 3, 6, 3c, 4 y 4c.

Teniendo en cuenta los diferentes grupos de criterios para todas las alternativas el estudio termina proponiendo la alternativa 3 como la más favorable, siendo sus principales características funcionales las siguientes:

Autovía de 6.150 metros de longitud.

Radio mínimos normales para curvas en planta: 600 metros.

Radio mínimos excepcionales en conexión con la variante de Alcoy: 450 metros.

Rampa máxima normal: 5 por 100.

Rampa máxima excepcional: 6 por 100.

Túneles: Cuatro, dos por calzada, de 860 y 600 metros en la calzada derecha y 910 y 660 metros en la calzada izquierda.

Viaducto: De 260 metros de longitud.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

El Estudio, en sus epígrafes, se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7, desarrollando un inventario ambiental sobre el medio físico y socioeconómico.

La zona de estudio se encuentra íntegramente en el término municipal de Alcoy (Alicante). Es un corredor a lo largo de la actual N-340 desde el PK 130, en las inmediaciones del núcleo urbano, hasta el PK 125, aproximadamente, en la confluencia con la carretera de Ibi.

La hidrología de la zona viene determinada por el arroyo del Regall, que drena una pequeña cuenca al Sur de Alcoy y alcanza al Río Serpis a través de un estrecho paso labrado entre la Sierra de los Barrancones y la Serreta, conocido como el Barranco de La Batalla. La calidad del agua es buena, de dureza elevada y sin contaminación de origen orgánico o industrial.

Desde el punto de vista geomorfológico se distingue el Barranco de la Batalla, desde el comienzo de la variante hasta el PK 126+600 de la CN-340 donde se suceden los crestos rocosos con los valles estrechos, y la Hoya de Castalla de pequeños valles interiores, de morfología suave y ocupados por materiales margosos. Debe subrayarse la existencia de un Punto de Interés geológico (PIG), conocido como Cueva Juliana, junto a la N-340 y la carretera a Benilloba.

Por lo que se refiere a la hidrogeología, existe un acuífero al Norte de Alcoy, otro de mayor entidad que comprende los Ojos del Moro y la Sierra de los Barrancones, otro desde el Alto del Regadihuet hasta el Puig de Las Florencias, y otra unidad en la Sierra dels Plans.

El manantial más importante es el del Molinar, situado a la salida del Barranco de la Batalla, que constituye un punto de descarga del acuífero de los Ojos del Moro, abastece a una parte importante de la población de Alcoy.

La alternativa 3 recorre una amplia zona considerada de vulnerabilidad media a la contaminación de los acuíferos durante 1,6 km. Aproximadamente y unos 100 m. de zonas de alto riesgo que coincide con los dos tramos en túnel. El resto del trazado recorre 4,5 km. De baja vulnerabilidad, sobre margas impermeables, por lo que no cabe esperar efectos directos sobre el acuífero.

Faunísticamente no hay ninguna especie en peligro de extinción, aunque sí se consideran vulnerables el águila perdicera y la tórtola común.

El Parque Natural de La Font Roja, espacio protegido, es un carrascal de Quercus ilex rotundifolia, muy bien conservado, directamente afectado, aunque la zona sobre la que se incide no se corresponde ni con el carrascal ni con los ecosistemas más valiosos del parque, ya que es un pinar que cruza el Barranco de la Batalla y que se ha incluido dentro de los límites

del Parque para dar protección al yacimiento ibero del Puig. El Plan Rector de Uso y Gestión contempla la realización del proyecto que se analiza.

Por lo que se refiere al paisaje, el Barranco de la Batalla es la zona con valor más alto de calidad visual, con fragilidad visual muy alta. El resto de las unidades, a excepción de las depresiones cultivadas, al este del barranco, poseen gran capacidad de absorción para la infraestructura de que se trata.

Las vías pecuarias existentes en el ámbito estudiado son la Cañada Real del Puerto y las Veredas del Barxell als Plans, del Collado de Guerra al Regadiu y la de Blanc-Ginar al Regadiu.

En el análisis del patrimonio histórico se han localizado y estudiado 15 yacimientos de los que cabe resaltar, por su proximidad a las alternativas de trazado, un posible asentamiento (Y-4 Mas tres pedres) de la edad del Bronce, un poblado de la Edad del Bronce e Ibérico (Y-6 El Puig), con potencia superior a los dos metros, y el Y-7, Cova del Barranco de la Batalla.

El Estudio de Impacto Ambiental realiza una identificación, caracterización y valoración semicuantitativa de impactos, tanto para el medio físico como para el medio social de cada alternativa, y una vez realizada la repercusión global de las alternativas, con relación a todos los criterios adoptados, señala que las opciones que producen un menor impacto son las alternativas 3 y 6.

Las principales afección detectadas son las siguientes:

Los niveles sonoros que se alcanzan durante la ejecución de los trabajos son moderados, excepto los ocasionados por las voladuras, concretados a un pequeño período de tiempo.

La calidad de las aguas superficiales puede verse afectada por vertidos accidentales o por la actividad constructiva en las proximidades del río Molinar.

Las aguas subterráneas constituyen uno de los factores más sensibles en la zona de estudio debido a la permeabilidad de los materiales recorridos durante parte del trazado. Sin embargo en esta zona el acuífero está confinado en los estratos de areniscas y a una profundidad de unos 200 m. por lo que no sería afectado directamente por las obras y se reduce considerablemente el riesgo de afección.

Los impactos sobre la vegetación pueden ser importantes en el caso de las formaciones ripícolas y de ribera en el arroyo entre los dos túneles y en el emboquillado norte del túnel, donde se localizan unos cortados de gran valor ecológico.

Los impactos sobre especies endémicas se producirán en la ribera del río Molinar y en el emboquillado norte del túnel, de forma permanente, con una magnitud severa debido al interés de las comunidades afectadas.

No cabe esperar afecciones significativas, en cuanto a la fauna, a especies amenazadas o protegidas.

No se afecta a ningún elemento del Patrimonio Histórico Artístico.

El Estudio incluye un Plan de Medidas Protectoras y Correctoras para las alternativas estudiadas que, en el caso de la alternativa 3 se refieren a revegetación de terraplenes y desmontes, revegetación y adecuación de enlaces, restauración de riberas, adaptación de drenajes para pasos de fauna, impermeabilización de túneles, impermeabilización de cunetas, balsas de decantación y restauración de vertederos.

El Estudio incluye la valoración económica de las medidas correctoras propuestas. Asimismo aporta cartografía temática referente a las variables del medio físico y a los planeamientos urbanísticos municipales. Incluye un reportaje fotográfico y un programa de vigilancia ambiental.

### ANEXO IV

#### Información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el trámite de Información Pública se han presentado las siguientes alegaciones:

Alegaciones de Organismos:

Ayuntamiento de Alcoy (dos alegaciones).

Conselleria de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana (nueve alegaciones).

Club d'Amics de la UNESCO.

Colla Ecologista La Carrasca.

Alegaciones de particulares:

Don José y Doña María Evodia Cloquell Caratalá (T.M. de Alcoy).

Don Enrique Abad Monllar.

Doña Elisa Blanes Santonja.

Don Jorge Doménech Romá.

En algunas de las alegaciones de los Organismos Oficiales se recogen comentarios al Estudio de Impacto Ambiental en su aspecto formal que no se detallan en el presente Anexo. Las alegaciones de dichos organismos hacen referencia a gran amplitud de cuestiones, incluidas las de razón técnica, de las que tan solo se detallan en este resumen aquellas de índole ambiental que se refieren a las actuaciones contempladas en el Estudio Informativo.

El Ayuntamiento de Alcoy señala que el trazado escogido (opción 3) presenta impactos severos en la embocadura del túnel, considerando conveniente acompañar al Proyecto de Construcción de las medidas protectoras y correctoras especialmente detalladas que se deban adoptar, así como de su coste.

Este ayuntamiento puntualiza también que:

Los datos considerados para el estudio de la calidad del aire no son ciertos, debiendo modificarse este estudio que considera la calidad del aire en Alcoy de favorable, demostrándose que existe un aumento leve pero continuado de los óxidos de nitrógeno (contaminante estrechamente relacionado con el tráfico rodado).

El complejo fabril del Molinar debe ser objeto de consideración explícita y detallada en el Proyecto de Construcción.

El impacto más importante es la embocadura del túnel norte y el trazado del viaducto previsto. Debiendo establecerse con precisión el trazado de los caminos de servicio así como las medidas de seguridad en la fase de construcción.

Respecto a la fauna se debe tener en cuenta el incremento del nivel sonoro sobre todo en la zona situada entre los dos túneles.

La Consellería de Medi Ambient de la Generalitat Valenciana considera también la más adecuada desde el punto de vista medioambiental la solución 3, valorando que se haya realizado un estudio conjunto de la variante que nos ocupa junto con el final del proyecto de la Variante de Alcoi, habiéndose modificado los últimos kilómetros de trazado de esta variante y especialmente el enlace denominado Alcoi Sur.

De igual manera considera necesario un posterior estudio más detallado de la solución elegida, junto con la incorporación al proyecto constructivo de un Proyecto de medidas correctoras y protectoras del impacto ambiental.

El Club d'Amics de la UNESCO destaca sobre todo la construcción del viaducto sobre el área del Molinar, por su impacto a la hora de la construcción y el impacto visual, aconsejando la revisión del proyecto en este tema.

La Asociación Ecologista La Carrasca, al igual que los organismos precedentes considera que la alternativa que comporta un menor impacto ambiental es la alternativa 3. Estimando como más importantes los impactos sobre el paisaje en la zona del Pinar d'Ánsens y sobre la vegetación de ribera del barranco de la Batalla, rica en endemismos, junto a la embocadura del túnel más próximo a Alcoy.

Con respecto al conjunto de alegaciones presentadas por particulares, cabe singularizar la presentada por don Jorge Doménech Romá que alega la creación de una barrera infranqueable por la fauna por la construcción de la variante 6, debido al paso diario de jabalí entre el Parc Natural de Font Roja y las Sierras dels Plans y de Aitana. Así como el enorme impacto paisajístico por la destrucción de masas de pinos y encinas.

El resto de las alegaciones de particulares se centran en afecciones concretas sobre determinados bienes, servicios o servidumbres. Tal es el caso de alegaciones referentes a la ocupación de terrenos de labor y terrenos forestales; alegaciones referentes a la afección a aguas subterráneas y pozos de captación y alegaciones por la gran proximidad de la nueva vía a viviendas, con el consecuente impacto sonoro generado.

Señalan que las zonas de préstamo deben ser preferiblemente aquellas ya existentes y legalmente autorizadas, y si es necesaria la apertura de una nueva zona, se debe realizar el oportuno estudio de impacto ambiental.

Igualmente ocurre con los vertidos de inertes.

ros automatizados de las Administraciones públicas sólo podrá hacerse por medio de disposición general publicada en el «Boletín Oficial del Estado» o en el «Diario Oficial» correspondiente.

En el ejercicio de las atribuciones conferidas por el apartado tercero.1, función decimosexta, de la disposición adicional undécima de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, y a fin de dar cumplimiento al mandato legal del artículo 20 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, sobre creación de ficheros automatizados que contengan datos de carácter personal gestionados por la Comisión Nacional de Energía, y asegurar a los administrados el ejercicio legítimo de sus derechos, el Consejo de Administración de la Comisión Nacional de Energía, en su sesión del día 5 de diciembre de 2000, ha dispuesto:

Primero.—De conformidad con lo previsto en el artículo 20 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, y a los efectos previstos en el mismo, se crea y describe en el anexo de la Resolución el fichero automatizado a cargo de la Comisión Nacional de Energía, en el que se contienen y procesan datos de carácter personal.

Segundo.—De conformidad con lo previsto en el artículo 20 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, y a los efectos previstos en el mismo, se modifican los ficheros 3 y 4, creados mediante Resolución de la Comisión Nacional de Energía de 11 de noviembre de 1999, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 18 de enero de 2000, cuyo contenido pasa a ser el descrito en el anexo de esta Resolución.

Tercero.—Los ficheros automatizados que se relacionan en el anexo se registrarán por las disposiciones generales e instrucciones que se detallan para cada uno de ellos, y estarán sometidos, en todo caso, a las normas legales y reglamentarias de superior rango que les sean aplicables.

Cuarto.—Los titulares de los órganos responsables de cada fichero automatizado, adoptarán las medidas de gestión y organización que sean necesarias, asegurando, en todo caso, la confidencialidad, seguridad e integridad de los datos, así como las conducentes a hacer efectivas las garantías, obligaciones y derechos reconocidos en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, y sus normas de desarrollo.

Quinto.—La presente Resolución entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 5 de diciembre de 2000.—El Presidente, Pedro María Meroño Vélez.

## ANEXO

### Fichero 7: Selección de personal

a) Órgano responsable de este fichero: Comisión Nacional de Energía, Marqués del Duero, 4, 28001 Madrid. Teléfono: 91 432 96 00.

b) Finalidad del fichero y usos previstos del mismo: Tiene por finalidad la gestión del proceso de selección de personal.

c) Personas a las que se solicitan datos o que resultan obligadas a suministrarlos: Todas aquellas personas interesadas en participar en los procesos de selección de personal laboral convocados por la Comisión Nacional de Energía.

d) Procedimiento de recogida de datos de carácter personal: Los datos registrados son facilitados por los propios interesados, mediante una solicitud escrita y documentación anexa a la solicitud.

e) Estructura básica del fichero automatizado y descripción de los tipos de datos de carácter personal incluidos en el mismo: La estructura básica de este fichero está constituida por varias tablas, en las que se recogen los siguientes datos: Identificativos de los solicitantes, datos personales (nombre y apellidos, fecha de nacimiento y documento nacional de identidad-número de identificación fiscal), titulación académica y especialidad, cursos y «masters», años de experiencia profesional, conocimiento de idiomas, valoraciones e incidencias formales en la documentación a presentar.

f) Cesiones que se prevean: No se prevé la cesión de estos datos a ningún otro organismo.

g) Servicios o unidades ante los que se pudiesen ejercitar los derechos de acceso, rectificación y cancelación: Consejo de Administración de la Comisión Nacional de Energía, Marqués del Duero, 4, 28001 Madrid. Teléfono: 91 432 96 00.

h) Las medidas de seguridad, con indicación de su nivel: Las medidas de seguridad que se aplican son las definidas para el nivel básico.

### Fichero 3: Control de presencia

a) Órgano responsable de este fichero: Comisión Nacional de Energía, Marqués del Duero, 4, 28001 Madrid. Teléfono: 91 432 96 00.

# MINISTERIO DE ECONOMÍA

2777

*RESOLUCIÓN de 5 de diciembre de 2000, de la Comisión Nacional de Energía, por la que se crean y modifican ficheros automatizados de datos de carácter personal en este organismo.*

El artículo 20 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Regulación del Tratamiento Automatizado de Datos de Carácter Personal (LORTAD), establece que la creación, modificación o supresión de los fiche-