

del territorio en Asturias. Cita varias alternativas para considerar como final del túnel bajo la ciudad y la existencia de un Grupo de Trabajo para la eliminación de la barrera ferroviaria en Gijón.

El Ayuntamiento de Gijón muestra su conformidad con las conclusiones alcanzadas por la memoria resumen.

8729

RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Encauzamiento del río Seco, entre la autopista A-7 y su desembocadura al mar», Castellón, de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, 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.

El proyecto fue aprobado técnicamente y autorizado el trámite de información pública por la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas, con fecha 16 de junio de 1999. El anuncio de información pública se insertó en el Boletín Oficial de la provincia de Castellón del 21 de agosto de 1999, y se expuso junto con el proyecto, el estudio de impacto ambiental, a los efectos de la Ley 2/ 1989, de 3 marzo, de impacto ambiental de la Generalidad Valenciana.

Durante el trámite de información pública se presentó una alegación del Ayuntamiento de Castellón, sobre la necesidad de realizar ajustes de aspectos locales de la trama urbana en el diseño del proyecto, para adaptarlo al planeamiento urbanístico vigente, siendo asumidos por la Confederación Hidrográfica del Júcar.

La Confederación Hidrográfica del Júcar, dentro del procedimiento de evaluación de impacto ambiental seguido en la Generalidad Valenciana, envió con fecha 27 de octubre de 1999 a la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consellería de Medio Ambiente, el expediente completo consistente en el documento técnico de proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Analizado el expediente en el ámbito de la Generalidad Valenciana, la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Consellería de Medio Ambiente remite, con fecha 29 de marzo de 2000, a la Confederación Hidrográfica del Júcar un informe en el que señala la necesidad de estudiar nuevamente determinados aspectos con implicaciones ambientales, puestos de manifiesto por la Dirección Territorial de Medio Ambiente en Castellón, la Dirección General de Interior de la Consellería de Justicia y Administraciones Públicas, la Dirección General de Promoción Cultural y Patrimonio Artístico de la Consellería de Cultura, Educación y Ciencia, y el Servicio Provincial de Costas en Castellón del Ministerio de Medio Ambiente.

La Consellería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana trasladó al Ministerio de Medio Ambiente, con fecha 23 de enero del 2001, el expediente de evaluación de impacto ambiental, dado que el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, en vigor desde el 8 de octubre del 2000, sometía a evaluación de impacto ambiental las obras de encauzamiento, y en consecuencia, corresponde a la Administración General del Estado la competencia para la tramitación del procedimiento.

Asumido el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto por la Secretaría General de Medio Ambiente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita, con fecha 14 de junio del 2001, de la Confederación Hidrográfica del Júcar, la actualización documental del estudio de impacto ambiental que fue sometido en su día al trámite de información pública, así como la definición de las soluciones a los aspectos requeridos por la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Consellería de Medio Ambiente en su informe del 29 de marzo del 2000.

Con fecha 31 de octubre del 2001, la Confederación Hidrográfica del Júcar envía a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación justificativa y actualizada en respuesta a lo solicitado;

la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental envía dicha documentación para su conocimiento y análisis, con fecha 15 de noviembre del 2001, a la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Consellería de Medio Ambiente, quien contesta con fecha 6 de febrero del 2002, mediante un informe en el que manifiesta la necesidad de resolver algunas cuestiones sobre diversos efectos derivados del proyecto. Nuevamente la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, requiere a la Confederación Hidrográfica del Júcar, mediante escrito de 12 de febrero del 2002, aclaración de los asuntos manifestados en su último informe por la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio. La Confederación Hidrográfica del Júcar contesta, con fecha 7 de marzo del 2002, explicando y justificando los aspectos requeridos en el citado último informe.

Este proyecto figura en el Plan Hidrológico de la Cuenca del Júcar y en el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre la prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA).

La actuación que propone el proyecto se enmarca en el ámbito de la Cuenca Hidrográfica del Júcar, en la que, el río Seco, originado por la unión de varios barrancos, discurre por la provincia de Castellón vertiendo directamente al mar. El régimen del río es torrencial, sin continuidad en la permanencia de caudales, respondiendo con avenidas en momentos de lluvias torrenciales y de gota fría. En su recorrido, el río Seco cruza la autopista A-7 y el núcleo de Castellón de la Plana por el norte.

La problemática derivada de las inundaciones producidas por el Río Seco, ha condicionado, desde hace tiempo, la realización de diversas actuaciones para evitar los daños que generan sus desbordamientos. Así, en 1941 se ejecutan las obras del primer proyecto de encauzamiento y defensa de la marjalería de Castellón contra las avenidas del río Seco; en 1951 se redacta un nuevo proyecto con motivo de la avenida extraordinaria del 28 de septiembre de 1949, que alcanzó proporciones catastróficas por la cuantía de los daños y víctimas que ocasionó; este proyecto fue ampliado en 1955, dando tratamiento al cauce en el tramo comprendido desde el Cementerio hasta la acequia de Coscollosa; en 1969 se ejecutan las obras del proyecto de mejora de riegos de la marjalería de Castellón, encauzándose el río Seco en sus últimos 5.550 metros; en 1972, con motivo de la avenida producida por las lluvias del 6 y 7 de octubre de 1971, se ejecutan las obras del proyecto de reconstrucción de la acequia de la Travesera; en 1975, se ejecutan las obras del proyecto de estabilización de las motas laterales del encauzamiento del río Seco; finalmente en 1992, la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes encarga el proyecto de encauzamiento del río Seco desde el puente de la Autopista A-7, hasta la Acequia de Coscollosa, dejando sin resolver el tramo desde esta obra hasta la desembocadura al mar, pero concluyendo que es necesario llevar a cabo un estudio profundo del cauce aguas abajo de la acequia de Coscollosa, que muy probablemente aconsejará realizar una actuación sobre el mismo, regularizando la pendiente y aumentando la sección en diversos tramos.

En consecuencia, el actual proyecto respondiendo al objetivo de disminuir los riesgos de inundación por desbordamiento que afectan a infraestructuras, edificaciones y casco urbano, diseña el encauzamiento del río Seco, desde el cruce con la autopista A-7 hasta la desembocadura en el mar, en una longitud de 10.800 metros. Para la definición de la capacidad de transporte se considera un caudal de avenida, en todo el recorrido, correspondiente a un período de retorno de 500 años. El perfil longitudinal tiene un desnivel de 62 metros entre la autopista A-7 y el mar. Atendiendo a las características del régimen hidráulico y la solución dada a la geometría del cauce, el proyecto se divide en tres tramos:

El tramo 1.º, desde el cruce con la autopista A-7 hasta carretera N-340 incluye en los 2 kilómetros iniciales la limpieza del cauce, perfilado de secciones para unificar la anchura, la homogeneización a pendiente constante y la intercalación de pequeños saltos. Posteriormente se diseña una sección rectangular de hormigón de 25 metros de anchura con un aumento de la sección a 35 metros a lo largo de los siguientes 300 metros; el perfil longitudinal de fuerte pendiente comprende tres saltos, en el punto kilométrico 3,357 se establece un salto de 8,5 metros.

El tramo 2.º, desde el punto kilométrico 3,357 hasta el punto kilométrico 5,050. Se cubre en una longitud de 1080 metros, con sección rectangular con muros de 6 x 6 metros y losa superior achaflanada; terminado el tramo cubierto, se modifica la sección a 12,6 metros de anchura finalizando con un salto y cuenco amortiguador para cambiar de régimen rápido a lento.

El tramo 3.º, desde el punto kilométrico 5,070 hasta el mar, tiene sección trapezoidal de 30 metros de ancho hasta el punto kilométrico 5,300, revestida con coraza de gaviones y taludes de 1/1 de hormigón; hasta el punto kilométrico 5,630 los taludes son 3/2 revestidos de gaviones; desde punto kilométrico 5,630 hasta el punto kilométrico 9,950 pendiente tiende a anu-

larse; varía el ancho de solera a 35 metros y después a 40 m; desde el punto kilométrico 9,950 se aumenta ancho de cauce por incorporación de la sección de la acequia de la Travesera, quedando separada por una mota de 10 metros de anchura.

Del análisis realizado de la documentación de proyecto y de los informes emitidos en diferentes momentos del procedimiento por la Generalidad de Valencia, y las respuestas dadas por la Confederación Hidrográfica del Júcar, se señalan los siguientes aspectos relevantes de contenido ambiental, a los que se ha llegado como soluciones finales dadas por el proyecto:

1. Alternativa de encauzamiento solo del tramo urbano:

La solución de encauzamiento del río Seco desde la autopista A-7 hasta el mar se considera en la memoria y programa de actuaciones del PATRICOVA con el código ECC143, que incluye, según la nomenclatura del Plan, las zonas CC14, Marjal de Castellón, y CC16, Río Seco o Rambla de Borriol. Así mismo, se menciona, como posible alternativa de esta solución, el encauzamiento solo del tramo urbano. Tras los estudios específicos realizados, la alternativa de encauzamiento exclusivamente del tramo urbano, se considera inadecuada debido a que el efecto de laminación que produce el encauzamiento disminuiría notablemente a partir de la zona urbana, con el consiguiente aumento de las puntas de avenida en el tramo inferior, produciéndose un efecto tapón que llegaría a repercutir aguas arriba por desbordamiento en el tramo urbano, y resultaría un ostensible empeoramiento en la marjalería, con respecto a la situación actual.

En efecto, el tiempo de concentración de las subcuencas consideradas, alta, media y baja sería menor. La combinación de las puntas de los hidrogramas daría una punta mayor. En los puntos kilométricos 5,300, 10,700 y 10,840 aparecen dos puntas por el efecto de combinación de hidrogramas de las distintas subcuencas con desfase de tiempo entre sus caudales máximos. Así el desfase temporal entre el caudal máximo en el punto kilométrico 3,350 y en el punto kilométrico 5,300 es de sólo 5 minutos, de tal forma que, desde un punto de vista macroscópico, puede hablarse de simultaneidad de caudales máximos en el tramo de casi 2 kilómetros.

El análisis sobre la necesidad de realizar el encauzamiento desde el tramo urbano viene avalado por la comparación de los planos de riesgo entre la situación del río Seco sin encauzar y el río Seco encauzado.

2. Afecciones a yacimientos arqueológicos:

El trazado del encauzamiento del río Seco cruza dos elementos de ingeniería catalogados como yacimientos arqueológicos, denominados La Sequía de l'Obra y el Camí del Caminàs, y un tercer yacimiento denominado Pai Lledó III.

En el caso del Camí del Caminàs, antigua vía de comunicación romana e islámica, clasificada como vía pecuaria, se restituye el cruce con el río Seco mediante obra de fábrica, de acuerdo con lo solicitado por la Generalidad de Valencia.

Se estima probable la aparición de nuevos restos arqueológicos durante la ejecución de las obras tanto en relación al yacimiento de la Sequía de l'Obra, como al de Pai Lledó III, por lo que el proyecto documenta cartográficamente su localización al objeto de tenerlos presentes durante la construcción, reflejándose a través del plan de vigilancia ambiental el control y seguimiento de los desplazamientos de maquinaria, movimientos de tierras y excavaciones. Así mismo, se prevé la realización de prospecciones previas a la acción de la obra, ejecutadas por especialistas autorizados en contacto permanente con la Dirección General de Patrimonio Artístico de la Consellería de Cultura y Educación, al objeto de paralizar las obras en caso de aparición de nuevos afloramientos, hasta tener una respuesta administrativa.

3. Afecciones a vías pecuarias:

El trazado del encauzamiento afecta a las vías pecuarias de la Vereda de la Enramada, Vereda de la Cuesta de Borriol, Vereda del Camino del Caminàs, Colada del Camino de las Villas. El proyecto prevé la reposición de paso para dar continuidad a las vías pecuarias afectadas, representándose en los planos de planta del proyecto las zonas de cauce donde éstas inciden.

La Vereda de la Enramada tiene entrada en el río Seco antes del cruce de éste con la autopista A-7, por lo que las obras no la afectan. La salida se realiza a la altura del punto kilométrico 2,100 penetrando por el antiguo camino Primor, hoy calle Cronista Muntaner, hasta llegar a la altura de la estación de ferrocarril. Para facilitar la salida del ganado, entre el punto kilométrico 2,100 y punto kilométrico 2,200 se diseña una rampa de salida dando acceso a la actual calle del Cronista Muntaner.

La Vereda de la Cuesta de Borriol tiene su inicio en la margen izquierda del cauce del río Seco, tomando la avenida de Benicasim en dirección noreste, no viéndose interrumpido su inicio por las obras proyectadas.

La Vereda del Camino Caminàs toma el camino del Caminàs, antigua vía romana de la costa, hoy transformada en un camino rural asfaltado, cruza el río Seco por un badén en el punto kilométrico 5,27150 que se sustituye por una obra de fábrica en viaducto dando continuidad al Caminàs, y por lo tanto, a la vía pecuaria. Junto a los estribos del puente, tanto por la margen izquierda como por la derecha del cauce, se disponen rampas de acceso al mismo para dar continuidad a la Colada del Camino de las Villas.

La Colada del Camino de las Villas penetra en el cauce en el punto kilométrico 7,411 siguiendo el Camino de la Donació. Se da continuidad a éste camino sustituyendo el badén actualmente existente, con una obra de fábrica en viaducto. Se adaptan, junto a los estribos del puente, las rampas de acceso al cauce, dando continuidad a la vereda del Camino de las Villas, que finaliza en el cruce del Camino del Caminàs con el cauce, en el punto kilométrico 5,27150. El fondo del cauce entre los perfiles punto kilométrico 5,57150 (puente del Caminàs) y punto kilométrico 4,411 (Puente de la Donació), se trata con coraza de gavión y tierra para facilitar el tránsito del ganado. Además se dispone de los caminos de servicio que se proyectan paralelamente a las márgenes del cauce que pueden, así mismo, ser utilizados por el ganado.

4. Afecciones por riesgo de inundación:

La delimitación cartográfica de las zonas inundables se realiza teniendo en cuenta tres criterios. El primero se basa en que la cota de altitud de un punto determina que el agua de inundación en ese punto no puede alcanzar cotas superiores, si no inferiores; el segundo se basa en que el agua de inundación se transfiere de una cota a otra por la línea de máxima pendiente; el tercer criterio considera la existencia de barreras físicas al paso del agua de inundación, como son el ferrocarril, carreteras, caminos y acequias, muros, etc., que producen la recirculación del agua a otras zonas.

De esta manera se han delimitado dos zonas inundables, denominadas 1 y 2 que, a su vez, se subdividen según la margen, izquierda o derecha, del río en la que se localizan.

La zona 1, cuyo origen de desbordamiento se sitúa entre el punto kilométrico 2,850 y el punto kilométrico 3,357, afecta al casco urbano de Castellón extendiéndose hasta el principio del tramo 3.º en el que, el caudal de inundación, vuelve a incorporarse al cauce.

La zona 2 es la afectada por los desbordamientos que se producen en diferentes puntos del tramo 3.º, entre el punto kilométrico 5,630 y el punto kilométrico 6,153, entre el punto kilométrico 6,658 y el punto kilométrico 7,339, y entre el punto kilométrico 10,024 y el 10,500, formando un cono de inundación que se extiende desde el primer punto de desbordamiento hasta el mar.

Para el cálculo del riesgo de inundación de cada zona se parte de la información y criterios contenidos en el estudio de la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte del año 1996 sobre «delimitación del riesgo de inundación a escala regional de la Comunidad Valenciana». Asimismo, estos criterios fueron seguidos en el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre la prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), de octubre del 2000. Los niveles de riesgo de inundación según frecuencia y calado que, actualmente, se presentan en el ámbito territorial que interesa al proyecto, se definen como:

Riesgo 1: cuando la probabilidad, de que en un año cualquiera sufrá al menos una inundación, es superior a 0,04 (equivalente a un período de retorno inferior a 25 años), con un calado máximo generalizado alcanzado por el agua superior a 80 centímetros.

Riesgo 2: cuando la probabilidad, de que en un año cualquiera se sufrá al menos una inundación, se encuentra entre 0,04 y 0,01 (equivalente a un período de retorno entre 25 y 100 años), con un calado máximo generalizado alcanzado por el agua superior a 80 centímetros.

Riesgo 3: cuando la probabilidad, de que en un año cualquiera se sufrá al menos, una inundación, es superior a 0,04 (equivalente a un período de retorno inferior a 25 años), con un calado máximo generalizado alcanzado por el agua inferior a 80 centímetros.

Riesgo 5: cuando la probabilidad, de que en un año cualquiera se sufrá al menos, una inundación, se encuentra entre 0,001 y 0,002 (equivalente a un período de retorno entre 100 y 500 años), con un calado máximo generalizado alcanzado por el agua superior a 80 centímetros.

Riesgo 6: cuando la probabilidad, de que en un año cualquiera se sufrá al menos una inundación, se encuentra entre 0,001 y 0,002 (equivalente a un período de retorno entre 100 y 500 años), con un calado máximo generalizado alcanzado por el agua inferior a 80 centímetros.

En el citado estudio de 1996, se determinan los niveles de riesgo de inundación del río Seco y se delimitan en cartografía a escala 1/50.000:

Se diferencia una franja estrecha a ambos lados del cauce, que le acompaña desde el puente de la autopista hasta su desembocadura con nivel de riesgo 1.

A la altura del casco urbano de Castellón de la Plana, la franja de nivel de riesgo 1 se ensancha considerablemente encerrando en su interior una importante superficie de la trama urbana a ambos lados del cauce del río Seco.

Concéntricamente con la zona de nivel de riesgo 1, se expande, en dirección aguas abajo, una zona de nivel de riesgo 2 que alcanza hasta la mitad septentrional del casco urbano. A partir de esta última zona se desarrolla, meridionalmente, una zona con nivel de riesgo 6.

En la desembocadura del río se abre un abanico que presenta nivel de riesgo 5.

El encauzamiento proyectado mejora las condiciones de riesgo de inundación ya que permite desaguar la avenida de 500 años sin que se produzcan inundaciones. Al objeto de completar el estudio referido de la Consellería, se considera un período de retorno de 1.000 años por lo que se hace necesario definir, de acuerdo con la filosofía del estudio, dos nuevos niveles de riesgo:

Riesgo 7: período de retorno entre 500 y 1.000 años, y calado superior a 80 centímetros.

Riesgo 8: período de retorno entre 500 y 1.000 años y calado inferior a 80 centímetros.

Se han delimitado las zonas con riesgo de inundación 7 y 8 en cartografía a escala 1: 10.000 y 1: 50.000.

La comparación entre los niveles de riesgo de los espacios inundables en las condiciones actuales y los niveles de riesgo de inundación residual considerando las condiciones creadas por el encauzamiento proyectado, son:

Antes de la construcción del encauzamiento, los niveles de riesgo en la zona del casco urbano de Castellón de la Plana son 1, 2 y 6.

La zona con nivel de riesgo 1, en la que se producen inundaciones con frecuencia muy alta pasará a tener riesgo 7, con producción de inundaciones con frecuencia muy baja, correspondientes al período de retorno entre 500 y 1.000 años.

La zona con nivel de riesgo 2, en la que se producen inundaciones con frecuencia alta y calados mayores de 80 centímetros, pasará a tener nivel de riesgo 8, con producción de inundaciones con frecuencias muy bajas y calados menores de 80 centímetros.

En la zona con nivel de riesgo 6, en la que se producen inundaciones con frecuencia media, pasará a tener nivel de riesgo superior a 8, produciéndose inundaciones con frecuencias extremadamente bajas correspondientes a períodos de retorno mayores de 1.000 años.

En la desembocadura, los niveles de riesgo 1 y 5 pasarán a tener nivel de riesgo 8.

En relación con la zona denominada CC14 en el PATRICOVA, localizada en el marjal de Castellón, tanto al norte como al sur de la desembocadura del río Seco, la Consellería de Medio Ambiente suscitó que tras la ejecución de las obras del encauzamiento se mantenía con el mismo nivel de riesgo 3 que tiene actualmente. A este respecto, la Confederación Hidrográfica entiende que en efecto, dichas zonas no modificarán el nivel de riesgo estimado debido a que su inundabilidad no está vinculada a los desbordamientos del río Seco, que con el encauzamiento se solucionan, sino a razones de tipo geomorfológico del terreno propias de la marjalería en esa zona.

5. Obra de desagüe en la desembocadura:

La solución final dada a la obra de desagüe del encauzamiento del río Seco en su desembocadura al mar, se realiza atendiendo al criterio del Servicio Provincial de Costas en Castellón. Los diques de la obra no sobrepasan la longitud de los diques actuales, ni la cota batimétrica cero, y se suprime la barrera de cierre de la bocana, que se había contemplado en la solución inicial, tal como se representa en el correspondiente plano de planta de esta obra.

La Confederación Hidrográfica del Júcar va a establecer, durante la ejecución de los espigones, la coordinación con el Servicio Provincial de Costas en Castellón.

6. Eliminación de residuos y escombros:

Las obras que se desarrollarán durante la construcción del encauzamiento generarán un movimiento de tierras procedente de desmontes de 710.358 metros cúbicos, de los que se utilizarán en terraplenado 367.399 metros cúbicos.

Los 342.959 metros cúbicos de materiales sobrantes serán transportados a los vertederos de residuos sólidos inertes autorizados que, con referencia en el Centro de Información y Documentación Ambiental de la Comunidad de Valencia, el proyecto prevé: vertedero del Ayuntamiento de Segorbe, «Cantera la Torreta, Sociedad Anónima», «Latorre Gallen, Nou-las Resevi, Sociedad Limitada», «Vertidos Morredero, Sociedad Limitada».

Asimismo el proyecto prevé en el plan de vigilancia ambiental la protección del suelo y aguas subterráneas frente al vertido accidental de contaminantes procedentes del manejo de maquinaria de obra, mediante la realización de las tareas correspondientes de mantenimiento por los talleres gestores autorizados.

7. Marjalería, tramo final de 1,5 kilómetros:

Con la obra realizada en 1969 se encauza el río Seco en sus últimos 5.550 metros, dando una sección trapezoidal en los primeros 3.150 metros y abriendo un nuevo cauce en los 2.400 metros finales. El espacio que contiene los 1,5 kilómetros últimos del río Seco, tras estas actuaciones de obra ligadas a la protección del suelo frente a inundaciones, ha ido recuperando los elementos naturales que hoy le caracterizan y le hacen merecedor de consideración ecológica en el PGOU de Castellón de la Plana. En este espacio se han desarrollado áreas de cañaveral en márgenes y taludes del río, tapices herbáceos en su lecho, matorral y zarzales dispersos en taludes, etc., que sirven de soporte y cobijo para determinadas especies de fauna.

Atendiendo a estas circunstancias, el proyecto prevé en este tramo de río, el incremento del ancho del cauce con la incorporación al mismo de la sección de la acequia Travesera; reducción de la anchura de la mota de separación entre cauce y acequia; creación de un pequeño canal de desagüe de la acequia al río sin vertido al cauce principal en épocas de sequía, arreglo de la coraza de gavión de los taludes mediante la sustitución por otros en buen estado; limpieza del fondo del cauce e instalación de una nueva coraza de gaviones, tal y como la que ya existe en la actualidad.

De esta manera las diferentes acciones que prevé el proyecto se contemplan en conjunto como soluciones integradas para que pueda lograrse la funcionalidad que persigue la actuación. Ello sin obviar que el criterio manifestado por la Consellería de Medio Ambiente, en relación a limitar la actuación al máximo interviniendo solo en tramos de talud con coraza deteriorada y ensanche del cajero exclusivamente en uno de sus lados, debe ser lo suficientemente flexible para conseguir el mayor nivel de naturalización aprovechando la reversibilidad del efecto producido en una zona en la que su capacidad de recuperación ya se ha manifestado con anterioridad.

Los efectos que durante la acción de proyecto pudieran aparecer en el tramo de 1,5 kilómetros final se reducen y controlan mediante la acción selectiva de eliminación de la vegetación en taludes y solera, desplazamiento temporal de especies de fauna a zonas cercanas y posterior reintroducción, y retirada selectiva de suelo fértil y reposición. Para ello se prevé, en contacto permanente con la Consellería de Medio Ambiente, la realización del inventario de vegetación cuyas especies, potencialmente afectadas por las obras, estén incluidas en el anexo II de la Orden de 20 de diciembre de 1985, de la Consellería de Agricultura y Pesca, sobre protección de especies endémicas o amenazadas, así como el inventario de la fauna asociada. Se prevé el trasplante de ejemplares y recolección para su reimplantación.

En relación al riesgo de inundabilidad en esta zona, debido a la combinación de los hidrogramas de las distintas subcuencas, la primera punta en la desembocadura se produce unas dos horas antes que la punta en el punto kilométrico 3,350 y la segunda solo 45 minutos después, es decir que durante casi tres horas, todo el cauce está sometido a la situación de máxima crecida. En este sentido se considera indispensable la defensa de la desembocadura, dado que en las circunstancias actuales los niveles de riesgo están clasificados en los márgenes como 1 y 5, pasando tras el encauzamiento a zona de riesgos 8.

Finalmente hay que tener en cuenta que la declaración de impacto ambiental de 22 de febrero del 2.000 de la Consejería de Medio Ambiente sobre el Plan General de Ordenación Urbana de Castellón de la Plana promovido por el Ayuntamiento de la ciudad, se hace eco del contenido del citado PGOU en cuanto a las dos soluciones que este adopta al objeto de paliar los riesgos de inundación por desbordamiento del Río Seco; siendo una de ellas el condicionamiento de los suelos urbanizables a la ejecución del proyecto de encauzamiento del citado Río, y la otra la ordenación de la marjalería mediante la redacción de un Plan Especial. A estos efectos, establece la necesidad de someter a evaluación de impacto ambiental, en aplicación de la Ley 2/1989, de 3 de marzo, sobre la materia, el Plan Especial del Sector Marjalería que en su momento se redacte.

En consecuencia, la ordenación territorial de la Marjalería que sería realizada a través del citado Plan Especial, podrá contar en su día con

la limitación del riesgo de inundación por desbordamiento del cauce del río Seco que se establece como previsible en el proyecto de encauzamiento, quedando protegidas además las edificaciones actuales existentes en este sector.

8. Medidas correctoras y restauración del medio afectado por las obras:

Se recupera la capa de tierra vegetal en aquellas zonas en las que el proyecto prevé ensanchar el cauce actual, estimándose un volumen de 27.030 metros cúbicos, de los que 6.756 metros cúbicos serán utilizados en la restauración ambiental de los espacios afectados por las obras, disponiéndose el resto como montera en los vertederos que deben ser, asimismo restaurados. La tierra vegetal se almacena en montículos o cordones de 1,5 metros altura máxima, tratándose con abonado y siembra de especies herbáceas de leguminosas y gramíneas en caso de que el período de almacenamiento sea superior a 6 meses.

El proyecto prevé la restauración ambiental de taludes, márgenes y suelos alterados, de acuerdo con las características del entorno, secciones de cauce y materiales que forman la solera y taludes. A este respecto se proponen cinco tipologías de plantaciones y tratamiento del espacio, cuya redacción del proyecto definitivo y su ejecución va a estar sujeta a supervisión de la Consellería de Medio Ambiente al objeto de que puedan ser coordinados los criterios sobre las acciones a realizar y especies vegetales a introducir, principalmente en el ámbito espacial de la marjalería, con los que en su día sean aplicados en la evaluación de impacto ambiental del Plan Especial sobre este sector.

La dirección técnica de la obra va a estar, durante la ejecución del proyecto, permanentemente asistida por asesoría ambiental y arqueológica que, bajo la supervisión de la Consellería de Medio Ambiente y de la Consellería de Cultura, Educación y Ciencia, son a cargo de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

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 de «encauzamiento del río Seco, entre la autopista A-7 y su desembocadura al mar», Castellón.

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

Teniendo en cuenta que la finalidad del proyecto es la protección del casco urbano de Castellón, edificaciones, terrenos e infraestructuras de las inundaciones producidas por los desbordamientos del río Seco, teniendo en cuenta que las afecciones que pudieran derivarse del proyecto se reducen o desaparecen con las precauciones adoptadas durante la obra y medidas correctoras previstas por el promotor y controlada su ejecución y eficacia a través del plan de vigilancia ambiental contenido en el estudio de impacto ambiental, no se aprecian potenciales impactos adversos residuales significativos sobre el medio ambiente derivados de la ejecución del proyecto «encauzamiento del río Seco, entre la autopista A-7 y su desembocadura al mar», Castellón, de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

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, 5 de abril de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

8730

RESOLUCIÓN de 10 de abril de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de mejora y modernización de la zona regable del Guadalquivir, Jerez de la Frontera y Arcos de la Frontera, Cádiz, de la Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias del Sur y Este, Sociedad Anónima».

El Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de junio de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de este Real Decreto Legislativo solo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto de mejora y modernización de la zona regable del Guadalquivir se tipifica en la categoría del grupo 1, letra c) proyectos de consolidación y mejora de regadíos de más de 100 hectáreas, del anejo II de la Ley 6/2001.

Con fecha 9 de marzo del 2001, la Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias del Sur y Este, de acuerdo con el artículo 2.3 de la Ley 6/2001, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación sobre las características, ubicación y potencial impacto del proyecto al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto se localiza en la provincia de Cádiz, en los términos municipales de Jerez de la Frontera y Arcos de la Frontera, en los valles de los ríos Majaceite, a partir del embalse del Guadalquivir, y río Guadalete, desde la Junta de los ríos hasta la zona denominada del Torno.

El proyecto consiste en la construcción de la infraestructura para la sustitución del actual sistema de distribución por gravedad para riego por inundación, que se abastece desde los embalses del Guadalquivir y de Bornos a través de una red de canales, por un sistema en presión de riego localizado, consiguiendo ahorros en el consumo de agua, disminución de las tasas de utilización de abonos y fertilizantes y mayor eficiencia en la producción. El terreno objeto del proyecto, actualmente en riego, tiene una superficie de 11.732 hectáreas.

El proyecto prevé la implantación de la red de tuberías para la distribución de agua procedente de los canales existentes, la construcción de nueve balsas de regulación laterales a los canales principales, las estaciones de bombeo desde cada balsa de regulación para poner en presión la red de distribución, y los edificios e instalaciones de gestión.

La red de distribución se compone de 155 kilómetros de red primaria, 282 kilómetros de red secundaria y 51 kilómetros de red complementaria con tubería enterrada de 400 milímetros de diámetro o inferior.

Las obras a realizar son la excavación de zanjas para albergar las tuberías de la red de riego, lo que supone un volumen de tierras excavadas de 529.827 metros cúbicos; la excavación de los vasos de las balsas no arrojan sobrantes debido a que se proyectan en compensación de volúmenes utilizando el material excavado en los terraplenes de los bordes.

Las balsas tienen la finalidad de regular los volúmenes aportados por el canal y acomodarlos a las demandas de riego. La cota de cada balsa se proyecta a cota inferior a la del canal para que sea llenada desde éste por gravedad. Las estaciones de bombeo se localizan junto a cada balsa. Las balsas se identifican como: Nuevajarilla La Parra, 233.600 metros cúbicos; Torremelgarejo La Parra, 221.000 metros cúbicos; Estrella La Isleta, 241.000 metros cúbicos; Misericordia Pedrosa, 165.000 metros cúbicos; La Barca, 150.000 metros cúbicos; San Isidro, 160.000 metros cúbicos; Chipipi, 362.000 metros cúbicos; Marmolilla, 230.000 metros cúbicos; Torre-cera, 150.000 metros cúbicos.

El consumo actual bruto anual de agua incluyendo las pérdidas en red se estima en 7.500 metros cúbicos/ha, pasando a ser con el proyecto renovado de 6.000 metros cúbicos/ha, lo que supone un ahorro del 20% en el consumo de agua. Paralelamente la utilización de fertilizantes actualmente para el cultivo de algodón, remolacha, maíz, alfalfa y otros cereales se estima en 6.412.200 kg como abonado de fondo, y de 2.671.750 kg como abonado de cobertera, estimándose un ahorro del 15% en su uso con el sistema modernizado.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental realizó consultas sobre el impacto ambiental del proyecto con fecha 25 de abril de 2001 a los siguientes organismos e instituciones: Dirección General de Conservación de la Naturaleza, Ayuntamiento de Arcos de la Frontera (Cádiz), Ayuntamiento de Jédula (Cádiz), Ayuntamiento de La Barca de la Florida (Cádiz), Ayuntamiento de Torrecera (Cádiz), Ayuntamiento de San Isidro de Guadalete (Cádiz), Ayuntamiento de El Torno (Cádiz), Ayuntamiento de Jerez de la Frontera (Cádiz), Ayuntamiento de Guadalquivir (Cádiz), Subdelegación del Gobierno en Cádiz, Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, Dirección General de Desarrollo Rural y Actuaciones Estructurales de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Secretaría General de Aguas de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Secretaría General de Políticas Ambientales de la Junta de Andalucía, Plataforma del Guadalquivir, Estación Experimental Rancho de La Merced de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Junta de Andalucía, Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Universitario Ecología del Mediterráneo, Asociación Gaditana Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEM), Coordinadora de Organizaciones