

Asimismo, de cara a la conservación de posibles restos arqueológicos, se establecerán las medidas que recomiende la Dirección General de Instituciones del Patrimonio Histórico (Consejería de Cultura, Junta de Andalucía).

Madrid, 31 de julio de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO

Descripción del proyecto

La empresa «IZAR Construcciones Navales, Sociedad Anónima» tiene en la factoría de Puerto Real, en el muelle de la Cabezuela, en zona de servicio portuario de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, uno de sus centros de construcción de buques.

La entrada y salida de buques en la dársena de Puerto Real requiere un calado mínimo para asegurar su correcta navegación. La dinámica litoral de la zona provoca la acumulación de sedimentos en la bocana así como en la dársena, lo que obliga a realizar periódicamente dragados de mantenimiento. En los últimos años la disminución de calado se ha acentuado, siendo necesario recuperar la cota -8,5 metros que es la que garantiza un calado suficiente para la seguridad en la navegación de los buques contruidos, reparados o transformados en la dársena.

Por otro lado, en esta factoría no existen las suficientes instalaciones para realizar el armamento definitivo de los buques una vez terminadas las operaciones en el dique seco, por lo que, en consecuencia, se alargan los tiempos de estancia en el dique seco y los procesos de armamento se hacen más lentos. Con el fin de solventar esta problemática se plantea el presente proyecto, cuyas principales acciones se describen a continuación.

El proyecto contempla el dragado hasta la cota -8,5 metros en la zona interior de la dársena y en la bocana hasta alcanzar dicha batimétrica. El dragado se realizará con draga mecánica, cuya acción sobre el terreno, arranque y extracción, se lleva a cabo por medios exclusivamente mecánicos. Se empleará draga de rosario, con rosario de cangilones, que permite el dragado del material fangoso y de las arcillas plásticas que se han detectado en la zona, realizándose el vertido sobre un gánguil que transportará el material al punto de vertido. El punto previsto para el vertido se sitúa a unas 12 millas de la dársena, al oeste del faro de San Sebastián, a una profundidad de unos 30 metros.

Se ha llevado a cabo la caracterización de los materiales a dragar, de acuerdo con las «Recomendaciones para la Gestión del Material Dragado en los Puertos Españoles», cuyo resultado revela que los materiales pertenecen a la Categoría I, es decir, tienen efectos nulos sobre la flora y fauna marina por lo que pueden verse libremente al mar.

Para la ampliación del muelle sur, en una longitud de 75 metros con una anchura de muelle de 28,7 metros, se ha proyectado un muelle de gravedad de cajones flotantes de hormigón armado, que serán fondeados sobre una banqueta de cimentación de escollera, previo dragado de la zanja.

La superestructura del muelle estará formada por una viga cantil de hormigón armado, tanto en el cantil del lado de la dársena, como en el del lado interior así como en el cierre del muelle. La obra se completa con la construcción de un duque de alba de hormigón a 75 metros del muelle y en su misma alineación, para así completar el atraque de un segundo buque en el muelle sur.

Consultas realizadas

A continuación se resume el contenido de las contestaciones recibidas a las consultas realizadas por la dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental:

Dirección General de Costas.—Echa en falta los resultados de la campaña de toma de muestras de sedimentos, por lo que no puede pronunciarse sobre su destino adecuado; señala, no obstante, que los materiales dragados cuyas características sean apropiadas para la alimentación de las playas deben utilizarse para este fin. Indica que debe analizarse el proceso de aterramiento de la dársena.

Como ya se ha señalado, el promotor elaboró también un «Estudio básico de dinámica litoral». Una vez examinado el contenido del mismo, la Dirección General de Costas manifiesta que las obras no tendrán incidencia apreciable sobre la estabilidad de las playas y marismas próximas. Así mismo, dado que el análisis granulométrico de los sedimentos ha puesto de relieve que estos son excesivamente finos para su utilización en la regeneración de playas, que es el primer objetivo de los materiales dragados cuando sus características lo permitan, no pone objeciones a su vertido

al mar, siempre que se descarte que el material está contaminado y se obtengan los permisos y autorizaciones pertinentes.

Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental (Junta de Andalucía).—Afirma que el proyecto no supone una incidencia sustancial sobre el medio ambiente. Sugiere que se detalle la zona en la que se verterán los sedimentos dragados. Propone que se establezcan medidas para asegurar la conservación de posibles restos arqueológicos.

Dirección General de Pesca y Acuicultura (Junta de Andalucía).—Considera que debe determinarse el volumen de material a dragar y sus características, así como la localización del punto de vertido al mar. Señala que deben estudiarse los impactos ambientales negativos sobre el medio marino.

Ayuntamiento de Puerto Real.—Aporta los informes del Arquitecto Municipal y del Técnico Municipal de Medio Ambiente. Respecto a las consideraciones ambientales, señala que no se han contemplado los efectos sinérgicos con otras actuaciones. Se manifiesta a favor del proyecto aunque, indica, pendiente de compensaciones para el municipio; para ello sugiere que se utilicen arenas procedentes de operaciones de dragado en la regeneración de playas del término municipal de Puerto Real, La Cachucha por ejemplo.

16557 *RESOLUCIÓN de 31 de julio de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Autovía del Mediterráneo. N-340. Tramo Cocentaina-Albaida», de la Dirección General de Carreteras.*

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 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, modificado por el Real Decreto 376/2001, 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 2 de febrero de 2000 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto «N-340. Conversión en autovía. Tramo: Cocentaina-Albaida», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el previsible impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 8 de agosto de 2000 la Dirección General de Calidad 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 proyecto y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 8 de noviembre de 2001, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 10 de abril de 2002, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el proyecto de trazado, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

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

El anexo IV es 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, modi-

ficado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del 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 «Carretera N-340. Conversión en autovía. Tramo Cocentaina-Albaida».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que, entre las alternativas planteadas en el estudio informativo, así como entre las surgidas durante el proceso de información pública, es ambientalmente viable la opción resultante de la combinación de la alternativa 0 (solución 2) desde el origen hasta el punto kilométrico 1+460 de la misma, la alternativa 4 hasta el punto kilométrico 12+078 y la alternativa 0 (solución 2) desde ese punto hasta el final del trazado, siempre y cuando en la ejecución de la misma se contemplen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las condiciones contenidas en esta declaración de impacto ambiental:

Esta opción se incorpora como alternativa a la que el estudio informativo selecciona, en base al análisis realizado del proyecto, del estudio de impacto ambiental, la respuesta a las consultas, las alegaciones presentadas y, principalmente, de las visitas de campo realizadas.

Ambientalmente resulta más adecuada esta alternativa 4, principalmente a causa de las menores afecciones a las riberas de los ríos Agrés y Serpis. En este sentido, la alternativa 2 cruza el río Agrés por una zona de gran diversidad y riqueza ecológica localizada junto al casco urbano de Cella de Núñez, mientras que la alternativa 4 transecta este río por una zona de menor valor ecológico y más alejada del casco urbano de este municipio. Por otro lado, la ribera del río Serpis se ve afectada por la alternativa 2 en gran medida, siendo necesarios un total de cinco viaductos, provocando un importante impacto ecológico y paisajístico. Por su parte, la alternativa 4, reduce los viaductos sobre el río Serpis a dos, puesto que su trazado discurre bordeando las curvas de los meandros trazados por el río, más al este que la alternativa 2, por una zona de cultivos.

Socialmente la alternativa 2 implica una mayor afección, tal y como se recoge en gran número de alegaciones presentadas, que reclaman alejar la autovía lo más posible de los núcleos urbanos, aduciendo principalmente motivos económicos, al verse reducido el espacio para ampliar el suelo industrial de los municipios afectados.

1. *Adecuación ambiental del trazado.*—El trazado de la alternativa seleccionada en cada tramo, tal y como viene definida en el anexo IV de la memoria comparativa de las alternativas 2 y 4, deberá modificarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, en los siguientes aspectos:

En la estructura E 4-1, al inicio de la alternativa 4, se optará por una solución para la construcción del viaducto que minimice la afección al curso del río Serpis y a la vegetación de ribera, siempre y cuando no se incrementen los impactos sobre el resto de los factores del medio.

Con el fin de reducir la ocupación superficial, y evitar afecciones a las construcciones que se encuentran en el enlace E 4-2, con la CV-700 se estudiará la tipología óptima, técnicamente viable, de forma que minimice la ocupación del terreno.

En el enlace 4-3 en la conexión con la actual carretera N-340, en el punto kilométrico 11+750, el cambio en la geometría de los ramales de acceso al mismo que se plantea, se llevará a cabo procurando evitar la afección a la masa de arbolado (algarrobos y pinos) que se localiza junto al trazado propuesto.

2. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola, debiendo señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras.

En este sentido, deberá proyectarse el número suficiente de pasos para garantizar el acceso de personas y de vehículos a todas las parcelas. Se prestará especial atención a las intersecciones de la nueva autovía con las vías pecuarias identificadas en la zona, asegurando su continuidad.

Por último, se protegerán y restituirán las acequias y canales que resulten afectados y formen la red de riego de los cultivos de la zona.

3. *Protección del sistema hidrológico.*—Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la fase de construcción, se establecerán, en

coordinación con la Confederación Hidrográfica del Júcar, las siguientes medidas:

Los puentes proyectados sobre los ríos Serpis y Agrés, así como en los arroyos y barrancos afectados, se diseñarán de forma que los estribos se sitúen respetando, al menos, la zona de dominio público hidráulico. El diseño de la estructura de los puentes se realizará de manera que no sea necesaria la colocación de ninguna pila dentro del cauce. Se respetarán igualmente los cauces y servidumbres que acompañan a los arroyos y barrancos.

Durante las obras se tomarán las medidas oportunas para afectar exclusivamente a la vegetación de ribera incluida entre los bordes de la explanada de la autovía.

Si fuera necesario la realización de cortes, desvíos provisionales u otras actuaciones en los cauces, se programarán las obras en función del calendario biológico de las especies fluviales.

Se garantizará la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre mediante las obras de drenaje transversal pertinentes.

En ningún caso se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.) en áreas en las que se pueda afectar directa o indirectamente al terreno o a los cursos de agua.

Los vertidos se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable, lo que deberá ser recogido en el proyecto de construcción.

Se estudiarán con detalle la localización y funcionamiento de los posibles acuíferos de las inmediaciones del trazado adoptándose las medidas oportunas para asegurar el mantenimiento de los flujos de recarga y de la calidad de sus aguas.

Con objeto de evitar la afección sobre los sistemas fluviales del entorno de la actuación, en especial de los ríos Albaida, Serpis y Agrés, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o por erosión se pueda afectar a estos cursos de agua o a sus acuíferos asociados.

Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en las inmediaciones de los cursos de agua y de los barrancos.

Se definirán las medidas de prevención y control necesarias para garantizar que los vertidos de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra o los que pudieran originarse por accidente durante la explotación, no puedan afectar a la red de drenaje natural ni a los acuíferos. Para ello, el programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo también los puntos de control de la calidad del agua, aguas arriba y abajo de determinados tramos de obra.

4. *Prevención del ruido.*—Aunque el trazado elegido mejora sustancialmente las condiciones de la alternativa inicialmente adoptada, el proyecto de construcción incluirá un estudio de los niveles sonoros y definirá las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Dicho estudio considerará especialmente aquellos puntos donde existan edificaciones próximas al trazado y, en especial en los puntos kilométricos 7+500, 8+400 y 10+700 (urbanización «El Ventorrillo»).

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental incorporará campañas de mediciones durante la fase de explotación, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los objetivos de calidad y para las que no se haya establecido estas medidas de protección.

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).

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, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte de la Dirección General de Patrimonio Artístico de la Generalidad 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.

Por último, se evitará toda afección a los yacimientos inventariados en el estudio de impacto ambiental, tanto los más cercanos al trazado, como aquellos más alejados que podrían verse afectados por movimientos de maquinaria o instalaciones auxiliares, estableciéndose en todos ellos la condición de «área de cautela» para el punto de localización, en la que deberá extremarse la vigilancia arqueológica del movimiento de tierras y los hipotéticos desmontes.

6. *Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares.*—Se emplearán únicamente materiales de aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras de la zona que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración.

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

Puntos de interés geológico o geomorfológico.

Zonas bióticas de interés singular.

Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.

Aluviales de los ríos existentes en la zona afectada.

En ningún caso se crearán escombreras ni se abandonarán materiales de construcción y/o cualquier otro tipo de residuo o resto en las proximidades del trazado. Se pondrá especial atención en no verter materiales a los cauces de los arroyos y vaguadas atravesadas por el tramo de la carretera.

En cualquier caso, el vertido del exceso de tierras que se pudiera producir en la construcción de la carretera, se realizará atendiendo a la legislación vigente, tanto estatal como autonómica, concretamente la Ley 10/1998, de 21 abril, de Residuos y la Ley 10/2000, de 12 de diciembre, de Residuos de la Comunidad Valenciana.

Las superficies de los huecos de extracción, se someterán a una adecuación morfológica y a una restauración ambiental, para lo cual se redactará un proyecto de restauración específico.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las previsibles 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.*—Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la autovía y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas generales que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas al proyecto de construcción:

Adecuación de cunetas y obras de drenaje longitudinal. Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, estas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

Adecuación de los drenajes transversales como pasos de fauna de animales de pequeñas dimensiones mediante la adecuación de su diseño, que deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida así como de un resalte longitudinal que independice la circulación del agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año. Se revegetarán sus accesos.

Pasos para meso y mastofauna. Se construirán pasos específicos para meso y mastofauna en aquellas zonas donde se ha detectado su presencia o donde el trazado de la nueva autovía interfiera con los corredores utilizados por estos en sus desplazamientos, especialmente en la zona del Puerto de Albaida aplicándose los siguientes criterios:

Los pasos para fauna serán específicos, no siendo válidos los pasos para la reposición de caminos para vehículos, si bien podrán ser a su vez pasos de ganado.

Si son pasos inferiores, sus dimensiones serán tales que permitan la entrada de luz en toda su longitud. Se evitará su ubicación en zonas con grandes terraplenes que den origen a pasos muy largos.

Se adecuarán los accesos a los pasos de fauna mediante plantaciones de protección.

Estudio complementario. Casi la totalidad de la autovía discurre por la IBA número 160 «Sierras de la Safor y Norte de Alicante», además se localiza muy cerca del parque natural de La Sierra de Mariola, también considerado ZEPA, por lo que se realizará un estudio en el que se profundizará sobre la posible incidencia sobre las comunidades de aves, especialmente sobre las rapaces, proyectándose las medidas correctoras oportunas para limitar su afección.

Adecuación de cerramientos. Ante la posibilidad de entrada de animales en la calzada por zonas donde se interrumpa el cerramiento, tales como los enlaces, se dispondrán dispositivos de escape en el entorno de dichas áreas.

Limitaciones temporales. No se ejecutarán labores de corta de árboles de vegetación de ribera, ni desbroces, durante el período de cría de las principales especies animales que se desarrollan en la zona de actuación (en general los meses de abril y mayo), y especialmente en las inmediaciones de los ríos Albaida, Serpis y Agrés, por la presencia de especies asociadas a las riberas de estos cursos de agua. Con carácter general se evitarán los trabajos nocturnos en todas estas zonas.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Para tal fin, antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de la franja expropiada, que definirá la superficie máxima de ocupación tanto para la obra como para la circulación de la maquinaria por caminos provisionales, intentando, en cualquier caso, no superar la franja definida por la explanación de la nueva vía. Asimismo, se jalonarán los límites de las zonas de vertedero y/o préstamo, caso de ser necesarios, zonas de instalaciones provisionales y caminos de acceso. Al mismo tiempo, se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, etc.) para proteger a la vegetación próxima a las obras, especialmente en el puerto de Albaida y en las inmediaciones de los ríos Albaida, Serpis y Agrés y de los arroyos y barrancos interceptados por la traza.

Se realizará un inventario florístico de la zona determinando las zonas con presencia de comunidades vegetales singulares, que servirá de patrón de referencia para el posterior seguimiento. En cualquier caso se evitará la afección a estas zonas, para lo cual se jalonarán, garantizando que no se vean afectadas por movimientos de maquinaria o afecciones no previstas.

Para reducir el riesgo de incendios en las inmediaciones de la obra, se prohibirá expresamente el encendido de fuegos durante la época estival.

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, obras de fábrica, etc.), así como las áreas de vertedero y/o préstamo, si es que son necesarios, viarios de acceso a la obra, parques de maquinaria y otras instalaciones temporales. En este sentido, el informe deberá incluir las indicaciones realizadas en el estudio de impacto ambiental, donde se detallan, respecto a las superficies a restaurar, las siguientes cuestiones:

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el anejo geotécnico y en el estudio de impacto ambiental, de modo que sea posible su revegetación, que vendrá determinada por la plantación de especies arbóreas, arbustivas, de matorral y herbáceas. En todos los casos, se redondeará la arista de su intersección con el terreno, de forma que estos simulen una continuación del terreno natural.

En las zonas llanas se introducirá vegetación autóctona que se podrá plantar a voleo en el caso de herbáceas o matorrales y con apertura de hoyos y plantación para especies arbóreas y arbustivas. En la restauración de los parques de maquinaria, caminos, antiguos trazados y otros elementos auxiliares, se procederá a descompactar el terreno, retirando el asfalto cuando sea necesario, para posteriormente proceder a la revegetación con especies autóctonas, una vez extendida una capa de tierra vegetal. Las zonas de ribera se limpiarán de escombros y, como mínimo se repondrán los pies arbóreos que se vean afectados, aún cuando sería aconsejable que se llevara a cabo la plantación de más pies arbóreos y arbustivos, junto con matorral y herbáceas, en las zonas que se vean afectadas por

el trazado de la autovía. En las salidas de los drenajes se plantarán especies arbustivas y matorrales que eviten la erosión, del mismo modo, se revegetarán las bocas de los pasos subterráneos de fauna, de forma que faciliten el tránsito de animales por los mismos. En los taludes en roca de altura superior a 10 metros se van a realizar bermas de 2 metros de anchura cada 10 metros, y cuando sean superiores a 4 metros se dispondrá una berma junto al arcén de 1,3 metros de anchura. Los desmontes en afloramientos rocosos se procederán a su estabilización mediante mallas, en los que se realicen con menor pendiente habrá que aportar tierra vegetal y realizar hidrosiembra, en los terraplenes de elevada pendiente y altura se alternará hidrosiembra con especies arbustivas y arbóreas en las bermas, pies y cabeceras del mismo, mientras que en los de menor altura se realizará hidrosiembra o siembras a voleo y plantaciones en la cabecera, siendo esta última medida la planteada en los terraplenes en zonas rocosas.

Se elaborará, en el proyecto de construcción, un plan de gestión de la tierra vegetal en el que se contemplará la recuperación de toda la tierra vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras, para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán durante la fase de construcción en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización posterior se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, se utilizará preferentemente este sustrato sobre las superficies a revegetar.

Las actuaciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin, se redactará un plan de obra en el que se establecerá la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la lluvia y asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

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 Dirección General de Carreteras, 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 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) Comunicación del 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 y paleontológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas adoptadas en la explotación de zonas de préstamos y/o vertederos y en las instalaciones auxiliares, 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 continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico 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, paleontológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

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

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, 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 Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración.

10. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudio y justificación, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas al aseguramiento de la permeabilidad territorial y de la reposición de 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 previsible de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y delimitación de zonas de exclusión, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 6.

Estudio de fauna y flora y 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 las 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. También se valorarán y proveerán los costes derivados del programa 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 la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 31 de julio de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Respuestas recibidas

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Presidente de la Generalidad Valenciana	—
Consejería de Cultura, Educación y Ciencia. Generalidad Valenciana	—
Dirección General de Promoción Cultural y Patrimonio Artístico. Generalidad Valenciana	—
Consejería de Medio Ambiente. Generalidad Valenciana	—
Dirección General de Educación y Calidad Ambiental. Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Planificación y Gestión del Medio. Generalidad Valenciana	—
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Generalidad Valenciana	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma	—
Diputación Provincial de Valencia	—
Diputación Provincial de Alicante	—
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Subdelegación del Gobierno en Alicante	X
Instituto Tecnológico y Geominero de España	—
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero	—
Asociación Española de Limnología	—
Cátedra de Geología de la Universidad de Valencia	—
Cátedra de Geología Aplicada y Obras Públicas de la ETSICCP de Valencia	—
Departamento de Biología Animal. Facultad de Biología. Universidad de Valencia	—
Departamento de Botánica. Facultad de Biología. Universidad de Valencia	—
Instituto de Hidrología y Medio Ambiente (Valencia)	—
Asamblea Comarcal Ecologista (Valencia)	—
Departamento de Ciencias del Medio Ambiente. Facultad de Ciencias. Universidad de Alicante	—
ADENA (Madrid)	—
AEDENAT (Madrid)	—
CODA (Madrid)	—
Ecologistas en Acción (Madrid)	—
FAT (Madrid)	—
Greenpeace (Madrid)	—
SEO (Madrid)	—
CAME (Valencia)	—
Acció Ecologista Agro. La Casa Verde	—
Asociación Naturalista de Ayora y la Valle. (ANAV)	—
Colla Ecologista La Carrasca (Alicante)	X
Coordinadora per a la Defensa del Bosc (Valencia)	—
Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Valenciana	—
Xoriguer-Grupo Naturalista y Ecologista	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Centre Excursionista de Valencia	—
Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Alicante	—
ETECMA (Valencia)	—
Federació Valenciana de Municipis i Províncies	—
Grupo de Estudios Sociales y Medio Ambiente (Alicante)	—
Ayuntamiento de Cocentaina	—
Ayuntamiento de Muro de Alcoy	—
Ayuntamiento de Alqueria de Aznar	—
Ayuntamiento de Albaida	—
Ayuntamiento de Adzuneta de Albaida	—

La Dirección General de Educación y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana manifiesta que el exceso de terreno que se produzca en la construcción de la autovía deberá ser eliminado en vertedero controlado de residuos sólidos inertes necesariamente, en virtud del artículo 12.2 de la Ley 10/98 de 21 de abril de residuos. En cuanto a la posible contaminación acústica cita que, en función del trazado elegido se debería considerar la posible implantación de pantallas antirruido para minimizar las posibles afecciones a núcleos de población cercanos.

La Confederación Hidrográfica del Júcar considera que para cualquier modificación que se pretenda realizar en los cauces afectados, es necesaria la redacción, por un Técnico Superior competente, del preceptivo proyecto de construcción (firmado y visado), debiendo tener autorización previa de la Confederación para poder iniciar las obras. Por otro lado, especifica que se ha de respetar la servidumbre de paso de 5 metros y que cualquier actuación que se quiera ejecutar en el Dominio Público Hidráulico y/o dentro de su zona de policía, tendrá como requisito previo e indispensable a la inicio de las obras la autorización de la Confederación, en virtud de la Ley de Aguas 29/1985 de 2 de agosto, sus reglamentos y demás disposiciones que la desarrollen.

Por otro lado, en lo que respecta a otros espacios hídricos de interés medioambiental como zonas húmedas, la determinación de áreas de protección fuera de la zona de policía, la competencia corresponde a la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.

La Colla Ecologista «La Carrasca» manifiesta que la descripción ambiental del área de estudio es, en todos sus puntos muy general y superficial, al igual que la posible afección al patrimonio arqueológico de la zona. Indica que parte del área de estudio se encuentra afectado por Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del parque natural de Sierra de Mariola, así como el propio parque, declarado también ZEPA.

Manifiesta su apoyo por el Corredor C-1, apuntando la duda de no contemplarse la posibilidad de plantear un trazado por la actual carretera enterrado o semienterrado para disminuir el efecto barrera que supone para el municipio de Muro de Alcoy y para el medio natural. Consideran que la opción C-2 no se puede considerar bajo ningún concepto al afectar de modo importante al parque natural de la Sierra de Mariola (también ZEPA). Por otro lado, considera que la opción C-3, es, tal y como se contempla en el estudio, la que mayores impactos y desventajas presenta. Sugiere que al realizar las obras en la zona norte, en el cauce y vertientes del barranco que nace en el puerto del Albaida, se mantenga el estado natural del mismo, y que en ningún modo se afecte al paraje conocido como «Les Tosquetes». Para ello, propone que no se produzcan vertidos de piedras y tierras, y que no se produzca la canalización, entubamiento o cubrición, cementación del lecho o desvío de dichos barrancos. Indican la necesidad de que no se autoricen más canteras en el trayecto Muro de Alcoy-Adzaneta-Albaida, sugiriendo la clausura de alguna de las existentes. En cuanto a la construcción de los taludes en la zona sur del puerto de Albaida, indica que tengan la suficiente inclinación para permitir la rápida recolonización vegetal y reducir su impacto visual, planteando la eliminación de los restos de relieve de la actual carretera. Indica la necesidad de la construcción de pasos de fauna adecuados para la fauna presente, y que el estudio de impacto ambiental contemple un estudio exhaustivo de la fauna. Plantea la posibilidad de la construcción de un falso túnel en la zona del puerto de Albaida, de forma que se mejore el paso de personas y animales, así como la calidad paisajística. Por último, contempla la necesidad de que el estudio de impacto ambiental incluya criterios que tiendan a racionalizar la ubicación de antenas de cualquier tipo e la proximidad de la autovía.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental comunica que se ha facilitado la información a los asociados para que estos emitan sus sugerencias a título personal.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y de sus alternativas

El tramo de autovía Cocentaina-Albaida, objeto del presente estudio, se localiza entre las provincias de Alicante y Valencia y, actualmente esta servido por la carretera N-340, y discurriendo por los términos municipales de Cocentaina, Muro de Alcoy, Alquería de Aznar, Albaida, Adzaneta de Albaida y Alcocer de Planes.

La zona en la que se plantea la autovía se encuentra rodeada por varias sierras, atravesando el extremo oeste de la sierra de Benicadell, concretamente en el puerto de Albaida. La longitud aproximada de la autovía es de unos 13 kilómetros, en los que se plantearán 2 calzadas de 7 metros con unos arcones exteriores de 2.5 metros y los interiores de 1 metro.

Como criterios generales de planeamiento de las alternativas se han establecido los siguientes:

Mejorar sustancialmente las características físicas y funcionales de la actual infraestructura viaria.

De acuerdo a la orden de estudio, las características geométricas del trazado corresponderían a una velocidad de proyecto de 100 o de 80 kilómetros/hora, con la salvedad del trazado del puerto de Albaida, limitado a 70 kilómetros/hora para reducir la agresión al medio y tener suficiente distancia de visibilidad de parada.

Las Normas del trazado atenderán lo previsto en la Norma 3.1.-I.C./1999, con la excepción de la opción llamada alternativa 0-solución 2, en la que la carretera existente se integra, prácticamente en su totalidad en la autovía, aplicándose la excepción que la Norma prevé para carreteras que discurren por zonas urbanas, accidentadas, etc.

En base a estos criterios se ha procedido al planeamiento y definición de diversos grupos de soluciones, en función del aprovechamiento, siquiera parcial de la N-340, en función de estos condicionantes básicos:

Planeamiento urbano.
Aprovechamiento del suelo.
Características geológica y geotécnicas.
Estudio de impacto ambiental.
Yacimientos arqueológicos.

1. Alternativa 0.—Esta alternativa discurre por el corredor C1, coincidiendo en la parte inicial de su trazado con la variante de Cocentaina hasta el punto kilométrico 4 + 200, a partir del cual coincide en su trazado por el corredor de la actual N-340 hasta el final del tramo, planteando tres soluciones:

Solución 1: El trazado discurre próximo o sobre la N-340, pero encajándose hasta cumplir la Norma 3.1.-I.C./1999 en su totalidad, aprovechándose íntegramente la plataforma de la actual N-340 entre los puntos kilométricos 4 + 200 a 7 + 500, donde las condiciones geométricas son buenas y ya está duplicada.

Solución 2: En esta solución se aprovecha al máximo la N-340 como una de las calzadas, exceptuando aquellas zonas en las que las condiciones geométricas son pésimas.

Esta solución no cumple la Norma 3.1.-I.C./1999, pero dadas las características y circunstancias de la zona, consideradas en la norma como uno de los casos especiales: Carreteras urbanas, de montaña y que discurran por espacios naturales de elevado interés ambiental, se ha considerado conveniente considerarla.

Solución 3: Es una pequeña modificación de la solución 1, con la que coincide en planta, planteándose únicamente una depresión de la rasante entre los puntos kilométricos 6 + 300 y 7 + 200 (zona urbana de Muro de Alcoy) con el fin de dejar la parte superior de la misma libre para el tráfico y facilitar la conexión entre ambas márgenes.

2. Alternativa 1.—Esta alternativa, que discurre por el corredor C2 parte de la alternativa 0 anterior, justo al final de la variante de Cocentaina (punto kilométrico 4 + 200) hacia el oeste hasta aproximarse a la línea de FF.CC. Xàtiva-Alcoy, para ponerse paralela a esta hasta las proximidades del río Agrés, donde lo cruza y continúa hacia el norte atravesando en doble túnel (uno para cada sentido) la sierra de Benicadell y finalizar a mitad del puerto de Albaida, donde conectará con la solución 1 ó 2 de la alternativa 0, en el punto kilométrico 12 + 110.

Para evitar el túnel, se ha proyectado una alternativa denominada Conexión, que conecta la alternativa 1 con la alternativa 0 justo en la parte inicial del ascenso al puerto de Albaida, partiendo del punto kilométrico 5 + 260 (cruce del río Arges) y girando hacia el este hasta que conecta con la alternativa 0 en el punto kilométrico 9 + 500.

3. Alternativa 2.—Esta alternativa discurre por el corredor C3, partiendo de la alternativa 0 (punto kilométrico 2 + 560) aproximadamente a mitad de la variante de Cocentaina, girando en su trazado hacia el este hasta interceptar con el río Serpis, continuando hacia el norte, bordeando por el este el núcleo urbano de Alquería de Aznar, cruzando dicho río en diversos puntos, para finalmente girar hacia el oeste bordeando el núcleo urbano de Muro de Alcoy y finalizar al inicio del puerto de Albaida en la alternativa 0 (solución 1 ó 2) en el punto kilométrico 8 + 920.

4. Alternativa 3.—Se configura como una variante parcial de la anterior alternativa realizada tras la petición llevada a cabo por los Ayuntamientos de Muro de Alcoy, Alquería de Aznar y Cocentaina, de forma que se han estudiado 6 variantes en el entorno del corredor C-3:

Variantes 1, 2 y 3: Estas variantes se ajustan en mayor o menor medida a la reserva de suelo no urbanizables para la realización de infraestructuras que se contempla en la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Muro de Alcoy.

Estas variantes comparten una parte importante de su trazado. Parten del punto de D. O. 3 + 500 de la alternativa 2, dirigiéndose al este para separarse lo máximo posible del casco urbano de Muro de Alcoy, hasta los límites del termino municipal, para tomar dirección noroeste buscando el trazado de la N-340.

La variante 1 finaliza aproximadamente en el punto kilométrico 10 + 300 de la alternativa 0, siendo la que mas se ajusta al PGOU del Ayuntamiento de Muro de Alcoy, pero presentando el peor trazado, con una inclinación máxima de rasante de 2.250 metros, que supondría un estudio de la misma para determinar la necesidad de un carril adicional para vehículos pesados. Por otro lado los terraplenes llegan a alcanzar alturas importantes, alcanzando los 40 metros, y concretamente más de 20 metros en los últimos 1.75 kilómetros de trazado, lo que resulta poco deseable ambientalmente.

La variante 2 entronca con la alternativa 2 en el entorno del punto kilométrico 7 + 300, antes del puerto de Albaida, presentando un mejor trazado, disminuyendo la longitud del tronco, el movimiento de tierras y, por tanto el coste, y presenta menos afecciones medioambientales.

La variante 3, es la solución intermedia a las descritas anteriormente, asemejándose más a la variante 1. Entronca con la alternativa 0 aproximadamente en el punto kilométrico 9 + 630 de la misma, ya iniciado el puerto de Albaida, con la consiguiente problemática de trazado, movimiento de tierras coste e implicaciones medioambientales.

Variante 5: Su trazado busca alejarse lo más posible de Muro de Alcoy, entrando de lleno en el termino municipal de Alcocer de Planes mediante un trazado en forma de herradura que alarga el trazado con respecto a la variante 2 en 1.2 kilómetros aproximadamente.

Esta variante se considera carente de sentido.

Variantes 4 y 6: Estas variantes se pueden considerar posibles soluciones a la alternativa 2. La variante 4 se corresponde con los primeros 3 kilómetros de la alternativa 2 supone un incremento en la longitud de 360 metros sin ahorrar ninguna estructura, puesto que aunque evita un cruce con los meandros del río Serpis cruza un importante barranco, por lo que no aporta mejoras significativas.

La variante 6 es más larga que la alternativa 2 desaprovechando gran parte del trazado de la variante de Cocentaina, implicando además un incremento en el número e importancia de los viaductos y aportando únicamente un mayor alejamiento a los núcleos de población.

De estas variantes planteadas se ha elegido la 2 para incluirla como alternativa 3, quedando configurada de la siguiente forma:

Su origen está en el punto kilométrico 3 + 480,172 de la alternativa 2 y finaliza en el punto kilométrico 7 + 304,680 de la misma, con una longitud de 5.12 kilómetros en su parte final no discurre por la reserva contemplada por el Ayuntamiento de Muro de Alcoy, ya que obligaría a plantear un trazado con pendientes superiores al 6 por 100 y terraplenes por encima de los 40 metros de altura, tal y como se ha comentado con anterioridad.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y en el Reglamento para su ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental comienza con una introducción en la que se incluyen los antecedentes, el marco legal así como los objetivos del estudio y la metodología seguida en el mismo.

En el siguiente capítulo se realiza una descripción del proyecto, definiendo las diferentes alternativas posibles para el mismo, que se han determinado en base a la recopilación de los datos básicos del territorio (físicos, medioambientales, humanos y territoriales) realizada en la fase A del estudio informativo, de forma que se pudo redactar la memoria-resumen, que junto con las respuestas recibidas a las consultas previas, constituyen el ámbito de trabajo para la fase B, en la que se incluye el estudio de impacto ambiental.

En el capítulo destinado a la descripción del medio físico preoperacional se realiza un análisis de los diferentes elementos del medio, como son clima, componentes atmosféricos, ruido, geología, edafología, geomorfología hidrología e hidrogeología, fauna, vegetación, paisaje, medio socioeconómico, planeamiento urbanístico, espacios naturales, patrimonio cultural y vías pecuarias.

En general, en el inventario ambiental, indica que la zona presenta un clima lógicamente mediterráneo, con una orografía muy accidentada en las zonas de sierra y amplios valles por los que discurren los ríos Serpis y Agrés.

La vegetación presenta claro carácter antrópico, fruto de la degradación, los incendios, las repoblaciones y la extensión de los cultivos, de forma que la vegetación está compuesta por pino carrasco en las zonas altas, bajo los cuales se encuentran especies del encinar original, como romero, lentisco o sabina albar, entre otros. El matorral ocupa gran parte de la vegetación natural del área de estudio, estando el resto constituido por cultivos de secano, hortícolas y frutales. Igualmente se enumera un listado de especies de flora endémica, rara o amenazada presente en el área de estudio, entre la que cabe destacar la presencia de «arenaria aggregata» subsp. «pseudoarmeriastrum» al tratarse de un endemismo exclusivo y vulnerable. Contempla como áreas más sensibles los cauces de ríos y arroyos y los barrancos y ramblas, junto con las áreas de matorral del entorno del puerto de Albaida.

Respecto a la fauna, destacan las especies presentes en la zona de estudio, destacando las más representativas de cada uno de los hábitats presentes en la zona, y haciendo referencia a que la zona esta incluida dentro de un Área Importante para las Aves (IBA) por la Sociedad Española de Ornitología (IBA número 160 sierras de la Safor y Norte de Alicante), por último, se indica que las afecciones obre la fauna vienen derivadas del efecto barrera, la destrucción del hábitat y el riesgo de atropello.

El paisaje de la zona de estudio ha sido definido a partir de dos zonas bien diferenciadas, zona A, al norte del área de estudio y zona B, dividida en tres subzonas que presentan un carácter más antrópico que la zona A. Por otro lado define un total de cinco unidades de paisaje, que son: Paisaje de zonas urbanas y periurbanas, áreas de relieves abruptos de las dos sierras, páramos de ladera, cultivos de vega y banales y zona de ribera.

A continuación se incluye una descripción de los datos socioeconómicos más relevantes de los municipios del área de estudio, incluyendo clasificación urbanística del suelo y usos del mismo.

Respecto al patrimonio cultural, el estudio detalla los yacimientos ubicados en la zona de estudio, donde destaca varios yacimientos que pueden verse afectados por los nuevos trazados. Del mismo modo, el estudio enumera las vías pecuarias presentes en los municipios afectados.

En el capítulo siguiente se realiza una identificación y evaluación cuantitativa y cualitativa de los impactos que generará el proyecto en los diferentes factores ambientales, distinguiendo entre las fases de construcción y explotación. El método de evaluación empleado emite por un lado, un valor (en Unidades de Impacto Ambiental) de impacto total para cada alternativa y, por otro un juicio final de la caracterización de cada uno de los impactos, a partir de una matriz de Caracterización de Efectos, atendiendo a si es: Crítico, severo, moderado o compatible.

En función de estos valores de impacto obtenidos en Unidades de Impacto Ambiental (UIA) se analiza cual de las alternativas es la más ambientalmente correcta, siendo la alternativa 0 (solución 2) y la alternativa 2 las escogidas.

En el siguiente capítulo, incluye una ordenación ecológica, estética y paisajística del trazado, que consiste en una serie de medidas relacionadas con siembras y plantaciones, en zonas de cada una de las alternativas en las que se han identificado las principales alteraciones, indicando las diferentes actuaciones a llevar a cabo para la restauración de taludes, de zonas llanas, de parques de maquinaria, caminos y antiguos trazados, zonas de ribera, apantallamiento visual, salidas de drenajes y bocas de

pasos de, indicando las especies vegetales a utilizar para su restauración. Para la protección de la fauna se plantean medidas para evitar atropellos, como vallas, pasos de fauna y revegetaciones en los mismos. Se incluyen una serie de medidas de integración ambiental, concretadas en siembras y plantaciones de especies arbóreas, arbustivas y herbáceas. Tras estas medidas se incluyen las destinadas a la vigilancia arqueológica de la obra, para lo que se ha previsto una partida para la realización de una campaña de prospección y vigilancia arqueológica.

El plan de vigilancia incluye una descripción de los controles a realizar en la fase de construcción de forma que se cumpla la normativa vigente y las medidas correctoras planteada. Durante la fase de explotación se plantea un análisis de los resultados obtenidos tras la aplicación de las medidas correctoras y de la efectividad de las mismas.

A continuación se encuentra el documento de síntesis, donde se resumen los principales contenidos del estudio de impacto ambiental.

Por último, el estudio contiene once apéndices donde se incluyen los planos de geología, hidrología, acuíferos, una ficha del IBA, plano de vegetación, paisaje, planeamiento urbanístico y vías pecuarias, yacimientos arqueológicos, fichas de impacto ambiental, reportaje fotográfico, la respuesta las consultas previas y una descripción del Espacio Protegido de la sierra de Mariola (Decreto 76/2001, por el que se aprueba el Plan de ordenación de los Recursos Naturales de la sierra de Mariola).

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

Confederación Hidrográfica del Júcar.

Unión General de Trabajadores (UGT). La Muntanya-Valle del Vinalopó. Diputació de Valencia.

Comisiones Obreras País Valenciano. Intercomarcal Comarques Centrales.

Don Eduardo Tormo Gomar.

Don Jaime Jorge Nebot Montaud.

Doña Antonia Monzó Verdejo.

Varios vecinos de la zona (2.138 alegaciones).

Don José Luis Lerga Gonzálbez.

Asociación Ecologista GAIA. Colectivo Ecologista La Balarma y Grupo Ecologista Les Tosquetes-Asociació Ecologista Agro.

Varios vecinos de la urbanización «El Ventorrillo» (8 alegaciones).

Don Miguel Payá Pericós.

Don Salvador Estevan Estevan.

Don Ramiro Pascual Ribes.

Don Joaquín Guill Climent.

Don Justo González Tomás.

Don Francisco Gisbert Giner.

Don Francisco Hernández Jordá.

Don Ferrán Vilaplana Vilaplana.

Don Julián Silvestre Peiro.

Don Antonio Silvestre Peiro.

Don Joan Jordi Jordá Domínguez.

Ayuntamiento d'Albaida.

Vecinos de la zona (70 alegaciones).

Vecinos de la zona (56 alegaciones).

Ayuntamiento de Cocentaina.

Ayuntamiento de Muro d'Alcoy.

Mancomunitat El Xarpolar.

Varios vecinos de la zona (1.148 alegaciones).

Unidad de Carreteras de Alicante.

El contenido ambiental de las alegaciones es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Júcar debido a la existencia de afecciones a cauces públicos, indica que se deberá respetarse la servidumbre de 5 metros de paso, así como la necesidad de contar con autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar para cualquier actuación dentro de Dominio Público Hidráulico.

La Unión General de Trabajadores. La Muntanya-Valle del Vinalopó indica su apoyo a la variante 6 alternativa 3, argumentando que la alternativa propuesta por el Ministerio frenaría el desarrollo industrial de los pueblos de montaña y dejaría incomunicadas las pedanías de Muro de Alcoy.

Comisiones Obreras. Intercomarcal Comarques Centrais indica su apoyo a la variante 6 alternativa 3, argumentando que la alternativa propuesta por el Ministerio corta el desarrollo urbano e industrial de los municipios del ámbito de estudio.

Don Jaime Jorge Nebot Montaud indica su apoyo a la alternativa 2 propuesta por el Ministerio, alegando que la alternativa propuesta por el Ayuntamiento de Muro de Alcoy producirá mayores afecciones acústicas y de contaminación del aire y el suelo en la pedanía de Benamer.

Doña. Antonia Monzó Verdejo presenta alegación respecto a la alternativa 0 solución 2, concretamente referida a la salida dirección Albaida y Adzaneta, indicando que tal salida supone grandes desmontes y se ubica sobre una reserva forestal que presenta pinos de más de cincuenta años y algarrobos de más de cien años.

Varios vecinos de la zona (alegaciones de número 8 a número 2.145, de la número 2.233 a la número 2.287 y de la 2.291 a la 3.438 indican su apoyo a la alternativa 3 variante 6, alegando que la alternativa propuesta por el Ministerio se sitúa muy próxima a los núcleos poblados de Benamer, Cela de Núñez y Alquería Jordá, supondrá una importante contaminación acústica, del aire y del suelo en estas zonas y afectando al planeamiento urbanístico en estas zonas.

Asociación Ecologista GAIA, Asociación ecologista La Balarma y Grup Ecologista Les Tosquets-Acció Ecologista Agró indican que el estudio ambiental es superficial e incompleto, que no contempla la existencia de espacios protegidos (sierra de Mariola, sierra de La Cobalta y sierra del Benicadell). Solicita que se modifiquen y mejoren las medidas minimizadoras de afecciones a la fauna (pasos de fauna y plantaciones en medianas). Solicita asimismo que se busque una alternativa al camino proyectado en la zona de «Els Bolcaors», que los puentes proyectados E-10 y E-11 no afecten al río Albaida y el nacimiento del «Cau de la trompa», que se utilicen canteras y zonas de vertedero legalizadas, que la restauración de la vegetación sea con flora autóctona, y que se realicen las plantaciones en los meses más favorables para ello. Solicita asimismo la eliminación del enlace 5 por su impacto medioambiental, la realización de un plan de restauración del río Albaida hasta el paraje de La Pedrera con especies autóctonas y la minimización del ruido en el tramo del puerto de Albaida, así como la hidrosiembra en el afloramiento rocoso existente en este puerto.

Varios vecinos de la urbanización «El Ventorrillo» (alegaciones de número 2.148 a la número 2.155 y 2.160) solicitan una modificación del trazado para evitar afecciones urbanísticas, a la calidad del aire y el ruido para la alternativa 2.

Don Ferrán Vilaplana Vilaplana indica su apoyo a la alternativa 0 y alega que la alternativa propuesta por el Ministerio implica impactos sobre la calidad del aire y el ruido, así como afecciones al desarrollo urbanístico para varias pedanías afectadas.

Don Francisco Gispert Giner indica que el trazado propuesto afecta a unos terrenos de su propiedad implicando contaminación acústica y ambiental.

Don Julián Silvestre Peiro manifiesta su apoyo a la alternativa 3 variante 6, indicando que la alternativa propuesta por el Ministerio afecta de manera importante a determinaciones del PGOU de Muro de Alcoy.

El Ayuntamiento de Albaida solicita que las estructuras E-10 y E-11 sobre el río Albaida no afectan al lugar conocido como «Cau de la Trompa», que se contemplen pasos de fauna y se aumente el número de rampas de mampostería para salidas de animales. Indica asimismo que no se deberán abrir nuevas canteras en el municipio. Solicita por último que deberá establecerse una restauración ambiental y paisajística con vegetación autóctona de la zona afectada por las obras y una restauración ambiental del cauce del río Albaida.

Don Juan Cuesta Berenguer manifiesta su apoyo a la alternativa 2 propuesta, indicando que la alternativa 3 planteada afecta a un paraje natural situado junto al río Serpis en gran parte del trazado, afección que se evita con las alternativas 1 y 2.

El Ayuntamiento de la Villa de Muro de Alcoy manifiesta su apoyo a la alternativa 3 variante 6, alegando que la alternativa 2 propuesta por el Ministerio produce una división territorial entre las pedanías del municipio, afectando al nivel de ruido y la calidad del aire de Benamer, Cela de Núñez y Alquería Jordá y que afecta al desarrollo industrial contemplado en el Plan General de Ordenación Urbana.

La Mancomunidad «El Xarpolar» solicita que se realice la alternativa 3 variante 6 propuesta por los ayuntamientos de Cocentaina, Alquería d'Asnar y Muro de Alcoy, por las razones esgrimidas por los Ayuntamientos y porque evitaría afecciones al desarrollo tanto industrial como turístico para los diferentes municipios afectados.

BANCO DE ESPAÑA

16558 *RESOLUCIÓN de 14 de agosto de 2002, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 14 de agosto de 2002, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la Introducción del Euro.*

CAMBIOS

1 euro =	0,9857	dólares USA.
1 euro =	114,90	yenes japoneses.
1 euro =	7,4278	coronas danesas.
1 euro =	0,63940	libras esterlinas.
1 euro =	9,2853	coronas suecas.
1 euro =	1,4596	francos suizos.
1 euro =	84,81	coronas islandesas.
1 euro =	7,4480	coronas noruegas.
1 euro =	1,9461	levs búlgaros.
1 euro =	0,57343	libras chipriotas.
1 euro =	31,388	coronas checas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	246,67	forints húngaros.
1 euro =	3,4531	litas lituanos.
1 euro =	0,5918	lats letones.
1 euro =	0,4155	liras maltesas.
1 euro =	4,1086	zlotys polacos.
1 euro =	32,584	leus rumanos.
1 euro =	227,1859	tolares eslovenos.
1 euro =	44,356	coronas eslovacas.
1 euro =	1.611.000	liras turcas.
1 euro =	1,8312	dólares australianos.
1 euro =	1,5426	dólares canadienses.
1 euro =	7,6883	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	2,1330	dólares neozelandeses.
1 euro =	1,7200	dólares de Singapur.
1 euro =	1.169,04	wons surcoreanos.
1 euro =	10,4238	rands sudafricanos.

Madrid, 14 de agosto de 2002.—El Director general, Francisco Javier Ariztegui Yáñez.

UNIVERSIDADES

16559 *RESOLUCIÓN de 22 de julio de 2002, de la Universidad de las Illes Balears, por la que se hace público el plan de estudios conducente al título de Diplomado en Maestro, especialidad de Educación Infantil.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 35 de la Ley Orgánica 6/2001, de 21 de diciembre («Boletín Oficial del Estado» del 24); en el artículo 19.20 del Decreto 32/1999, de 26 de marzo, por el que se aprueba la reforma de los Estatutos de la Universidad de las Illes Balears («Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears» número 45, de 10 de abril), y en el artículo 10.2 del Real Decreto 1497/1987, de 27 de noviembre, por el que se establecen directrices generales comunes de los planes de estudio de los títulos universitarios de carácter oficial y validez en todo el territorio nacional («Boletín Oficial del Estado» de 14 de diciembre), una vez aprobado el mencionado plan de estudios por la Universidad de las Illes Balears y homologado por el Consejo de Universidades, por acuerdo de su Comisión Académica de 10 de junio de 2002, este Rectorado ha resuelto ordenar la publicación del plan de estudios conducente al título de Diplomado en Maestro, especialidad de Educación Infantil, que queda configurado conforme figura en el anexo de esta Resolución.

Palma de Mallorca, 22 de julio de 2002.—El Rector, Llorenç Huguet Rotger.