

de realizar por su cuenta el machaqueo de este material para proceder a su comercialización, dado que esto sería realizar una actividad económica completamente distinta de la suya propia de concesionario, aunque si le fuera requerido, podría aceptar el compromiso de facilitar al máximo la realización de esta actividad por un tercero.

El quinto capítulo hace un análisis de las áreas degradadas próximas a la traza, explicando que, dado que en el lado de Segovia quedan prácticamente compensadas las tierras, se centra la búsqueda de áreas degradadas en el lado de Madrid, estableciendo un radio de aproximadamente 10 km desde la boca sur del túnel. Finalmente concluye que aunque fuera viable la restauración de las áreas seleccionadas, tan sólo se utilizarían unos 50.000 metros cúbicos de tierras, que es un volumen despreciable en relación con los volúmenes de obra y además dejarían colapsadas las necesidades de vertido de los ayuntamientos implicados. Por todo ello, se explica que es necesario tomar en consideración los vertederos propuestos en el estudio informativo.

El capítulo 6 incluye un resumen de las rutas de transporte y los planos descriptivos de las referidas rutas.

El capítulo 7 recoge el diseño de los vertederos sobre cartografía a escala 1:4.000 con el fin de tener una idea lo más aproximada posible en lo referente a ocupaciones y capacidades. Incluye asimismo la ortofoto en la que se aprecia la situación actual de los emplazamientos.

El capítulo 8 presenta el estudio de la cuenca visual de la zona de emplazamiento de los vertederos, concluyendo que la visibilidad de los vertederos desde la vertiente oeste de la sierra es muy limitada, mientras que es muy amplia desde la zona este. No obstante, en las zonas de alta visibilidad que hay hacia el este, ésta se ve reducida en mayor o menor medida por la presencia de una vegetación más o menos densa.

El capítulo 9 reconsidera el cálculo del número de vías necesarias en la playa de peaje de San Rafael, reduciendo el número de vías de 30 a 24. Este dato condiciona la anchura de la playa y su superficie.

El capítulo 10 propone y evalúa diferentes métodos que posibiliten reconducir la escorrentía de la autopista hacia zonas menos susceptibles desde el punto de vista hídrico. Recomienda la construcción de zanjas perimetrales de infiltración basadas en la percolación, absorción y filtración vegetal de las aguas sucias.

El capítulo 11 presenta las nuevas localizaciones de las embocaduras de los túneles, ya que éstas han cambiado respecto a las previstas en el estudio informativo, aumentando la longitud del túnel en unos 250 m (150 m en el sur y 100 m en el norte). La razón de estos cambios es minimizar el impacto, ya que en el caso de la boca sur se reduce la afección al monte número 39 del Catálogo de Montes de Utilidad Pública «Pinar y agregados», mientras que en la boca norte se evita la afección a una masa de pinos.

El capítulo 12 precisa las medidas correctoras previstas en el estudio informativo, representando en planos las más significativas y aportando una estimación económica de las mismas (1.659.458 euros).

El capítulo 13 describe las medidas compensatorias que es necesario llevar a cabo de acuerdo con la legislación como consecuencia de afectar a un LIC, Hábitat o Monte de Utilidad Pública y aporta una estimación económica de las mismas (275.275 euros).

El capítulo 14 realiza una simulación con el punto de vista situado a la altura del conductor, con el objeto de determinar el impacto paisajístico de los desmontes situados entre los PK 2+825 y 6+000.

El capítulo 15 analiza la afección al arroyo de la Fuente de la Teja, describiendo en primer lugar las características principales de la formación vegetal asociada a este cauce, para concluir que la afección se limita a la franja de ocupación y a la zona de servidumbre del proyecto, viéndose afectados algunos pies de sauce y chopo, sin afectar a ningún pie de saúco.

Finalmente, el documento presenta dos anejos, el primero la carta de petición de información complementaria de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y, el segundo, el escrito de la Dirección General del Medio Natural de la Comunidad de Madrid denegando los trabajos de perforación para el proyecto en la nueva implantación de la boca sur.

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.

La «Modificación del tramo V La Font con respecto al proyecto básico de la conducción Júcar-Vinalopó», se tipifica en el epígrafe k) del grupo 9, del anexo II de la Ley 6/20001, «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en el anexo I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente».

Con fecha 27 de septiembre del 2002, «Aguas de Júcar, Sociedad Anónima», 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 de Modificación del tramo V La Font, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto de «Transferencia de recursos hídricos del Júcar al Vinalopó», fue objeto de la Resolución de 21 de diciembre de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 16 de enero de 2001.

Con respecto a las características del proyecto básico que se describe en el anexo II de la citada Resolución y desde el punto de vista ambiental las variaciones que se han introducido corresponden al proyecto constructivo del tramo V-La Font.

Inicialmente se planteaba la salida de la tubería desde el depósito de San Diego, paralelamente a la carretera de Fontaneres hasta las proximidades de la autovía de Alicante-Madrid, N-330, donde tras cruzar la rambla del Angosto, asciende hasta el cerro de los Alorines; lugar en el que se sitúa una central hidroeléctrica. A continuación desciende la conducción hasta el pie de la autovía, por donde discurre paralela hasta la altura del Pozo de Los Alorines.

Las modificaciones consisten en la incorporación de una chimenea de equilibrio hidráulico en las inmediaciones de la casa San Diego y del depósito de San Diego de 20 Hm³, y en la necesidad de asfaltar el camino de acceso permanente a la minicentral hidroeléctrica de El Ramblar, en dicho tramo V-La Font. Por tanto, se elimina el cruce de la Rambla del Angosto y el tramo de conducción de subida y bajada al cerro de Los Alorines.

Por necesidades técnicas y de explotación de la conducción se incorpora una chimenea de equilibrio hidráulico en punto kilométrico 54 + 076 del proyecto sobre la traza existente sin ocupar nuevo espacio y reduciendo la longitud de la traza de la conducción inicialmente prevista en 500 metros. La chimenea de equilibrio tiene 39 metros de altura y 6 metros de diámetro con una cota de coronación de 675 msnm, con un tabique interior de separación cuyo labio alcanza la cota 638 metros.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó sobre el impacto ambiental del proyecto, con fecha 1 de octubre del 2002, a la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio, de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad de Valencia, al objeto de recabar su opinión sobre el impacto ambiental del proyecto de modificación.

El informe de la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio, recibido el 29 de noviembre del 2002 en respuesta a la consulta realizada, indica que el entorno de la ubicación prevista para la instalación de la chimenea, tiene determinados valores ambientales basados en el paisaje creado por el mosaico agrícola de cultivos de cereal, vid y frutales, y en consecuencia, se produce un impacto visual por la presencia de la chimenea. Esta solución debería adoptarse sólo si previamente se descartan otro tipo de soluciones que, a pesar de ser mejores ambientalmente, técnicamente no ofrecieran suficiente garantía de funcionamiento. Deben utilizarse en la restauración vegetal determinadas especies.

Las consideraciones del promotor sobre las sugerencias manifestadas en el informe de la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio son las siguientes:

La transferencia de recursos hídricos puede realizarse de dos formas diferentes, en función de que entren o no en el depósito de San Diego. En ambos casos, el funcionamiento normal de la conducción provoca unas depresiones en un gran tramo de la misma que pueden arruinar la conducción y comprometer la seguridad del depósito. Para evitar este vacío absoluto en la conducción se necesita colocar un elemento que resuelva dicha situación.

El análisis de alternativas realizado desaconseja las soluciones con elementos electromecánicos por no garantizar suficientemente la seguridad tanto de la conducción como del depósito de San Diego, dadas las condiciones de funcionamiento de esta conducción.

24335 *RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental de la modificación del tramo V –La Font– con respecto al proyecto básico de la conducción Júcar-Vinalopó, de aguas del «Júcar, 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

Asimismo se descarta la ubicación de la chimenea de equilibrio en el cerro de la Loma situado a 600 metros debido a que esta solución no resuelve completamente las situaciones normales de funcionamiento de la conducción, siendo necesario incorporar elementos electromecánicos como en las alternativas tratadas anteriormente.

En consecuencia se adopta la solución de la chimenea de equilibrio sobre la vertical de la conducción en la zona donde se producirían las depresiones, con un tabique interior de separación con lo que se resuelve, con suficiente garantía, las diversas situaciones de funcionamiento hidráulico de la conducción.

Las medidas correctoras que se aplican atienden a la utilización de materiales de revestimiento de la chimenea al objeto de contribuir a reducir su impacto visual. En relación con la restauración e integración en el entorno de la obra, el proyecto prevé, de acuerdo con lo manifestado en el informe de la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio, la revegetación de la zona inmediata a la chimenea de equilibrio a base de especies de pino carrasco blanco coscoja, espinos negro, enebro de miera y romero.

La obra prevista no produce residuos de ningún tipo, no requiere la apertura de nuevas pistas de trabajo, ni afeción a formaciones vegetales del entorno.

Considerando el informe de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad de Valencia y los criterios del anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos, por emisiones a la atmósfera, vertidos a cauces, generación de residuos, utilización de recursos naturales, o afeción a áreas de especial protección pertenecientes a la Red Natura 2000, que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la precitada Ley, y teniendo en cuenta que el objetivo de la actuación es dar solución a un aspecto técnico del funcionamiento de la conducción, teniendo en cuenta que, para ello, se han analizado otras alternativas, teniendo en cuenta que la obra no afecta a espacios o especies de la Red Natura 2000, y que se prevén medidas correctoras que tratan de paliar los efectos negativos, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental la «Modificación del tramo V –La Font– con respecto al proyecto básico de la conducción Júcar-Vinalopó», de «Agua del Júcar, Sociedad Anónima».

Madrid, 4 de diciembre de 2002.—La Secretaria general, P. S. (Orden MAM/3049/2002, de 3 de diciembre de 2002, «Boletín Oficial del Estado» del 4), el Director general de Calidad y Evaluación Ambiental, Germán Glaría Galcerán.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

24336 ORDEN ECO/3146/2002, de 25 de noviembre, por la que se establece para el año 2002, la prima al consumo de carbón autóctono.

Mediante el Real Decreto 1717/1997, de 26 de diciembre, por el que se organiza y regula el procedimiento de liquidación de los costes de transporte, distribución y comercialización a tarifa, de los costes permanentes del sistema y de los costes de diversificación y seguridad de abastecimiento, se desarrolló, entre otras, las disposiciones para hacer efectivo el incentivo o prima al consumo de carbón autóctono, previsto en la disposición transitoria cuarta de la Ley 54/1997, del Sector Eléctrico.

En el artículo 15 del citado Real Decreto, se estableció el criterio de reparto de la asignación por consumo de carbón autóctono, concretándose los incentivos para 1998 en el anexo II de dicho Real Decreto.

El citado Real Decreto prevé que para los ejercicios posteriores el Ministerio de Industria y Energía establecerá los correspondientes importes de las primas por consumo de carbón autóctono.

Sin embargo, la disposición adicional primera del Real Decreto 2820/1998, de 23 de diciembre, por el que se establecieron tarifas de acceso a las redes, modificó para 1998 la prima al consumo de carbón autóctono, sustituyendo el anterior anexo II.

Las Órdenes de 29 de octubre de 1999 y 25 de abril de 2001, establecían para 1999 y 2000 la prima al consumo de carbón autóctono de las diferentes centrales de generación.

La Orden de 26 de noviembre de 2001, establece para el año 2001 la prima al consumo de carbón autóctono de las diferentes centrales de generación, siendo necesario para el ejercicio 2002, en aplicación de los Reales Decretos anteriormente indicados, proceder a determinar el importe de los incentivos o primas al consumo de carbón autóctono de las diferentes centrales de generación, así como el límite máximo de producción efectiva derivado del consumo de dicho carbón, a los que se debe reconocer los citados incentivos.

El Real Decreto-Ley 6/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios, en su artículo 25.dos autoriza al Gobierno a modificar, mediante Real Decreto, los criterios de reparto de la asignación por consumo de carbón autóctono.

Los criterios de reparto de la asignación por consumo de carbón autóctono para el año 2002, son idénticos a los empleados en la Orden de 26 de noviembre de 2001, por la que se establece para el año 2001, la prima al consumo de carbón autóctono.

Para fijar las producciones máximas equivalentes, que figuran en el punto segundo de la presente Orden, se han tenido en cuenta las cuantías de carbón contratado entre las empresas eléctricas y mineras, que dado su plazo, garantizan el suministro, una vez deducidos aquellos suministros por cuya reducción se percibieron ayudas excepcionales y que no pueden beneficiarse de la prima al consumo de carbón autóctono.

El déficit de ingresos en las liquidaciones de las actividades reguladas que tuvo lugar en los años 2000 y 2001, no permitió el cobro de la prima al consumo de carbón autóctono correspondiente a los seis primeros meses del año 2000, teniendo en cuenta que ese carbón ya se ha consumido en las centrales y la prima subsiguiente ha sido devengada y no cobrada, se considera que el cobro de esa prima debe tener prioridad al cobro de la prima del año 2002.

Asimismo, se ha tenido en cuenta un traspaso equivalente de 1.105 GWh de la Central Térmica de Aboño a la Central Térmica de Soto, mediante el cual se consigue una reducción del impacto medioambiental en el transporte, al estar la Central Térmica de Soto más próxima a las explotaciones mineras. Esta energía recibirá la prima equivalente a la Central Térmica de Aboño.

Por último y a tenor de lo contemplado en el punto 116 de la Decisión de la Comisión Europea de 25 de julio de 2001, se ha reducido excepcionalmente la prima al consumo de carbón autóctono en 17.440 miles de euros, asignando dicha reducción en proporción directa al exceso de producción de las instalaciones de generación en 1998 y 1999. De esta devolución deberán hacerse cargo las empresas propietarias de las centrales en dichos años.

Visto el informe 12/2002 de la Comisión Nacional de Energía, sobre la propuesta de Orden Ministerial por la que se establece para el año 2002 la prima al consumo de carbón autóctono, aprobado por el Consejo de Administración de la Comisión Nacional de Energía el día 24 de octubre de 2002.

En su virtud dispongo:

Primero.—Para el ejercicio del año 2002 se mantienen los importes de la prima o incentivo al consumo de carbón autóctono del año 2001, quedando establecidos en los importes siguientes, expresados en euros por MWh, para las diversas centrales de generación que se indican:

Central	Tipo de combustible principal	Prima específica — Euros/MWh	Prima permanente — Euros/MWh	Incentivo tecnología GICC — Euros/MWh
Teruel	Lignito negro	2,5982	2,5483	
Escucha	Lignito negro	7,7278	2,5483	
Escatrón	Lignito negro	2,6120	2,5483	
Cerchs	Lignito negro	5,7902	2,5483	
Compostilla	Hulla nacional	3,9426	2,5483	