

Artículo 39. *Resolución.*

La resolución de los expedientes sancionadores corresponderá:

1.º Al Delegado Territorial de la Junta de Castilla y León en la provincia en que se hubiera cometido la infracción, si esta fuera leve.

2.º Al titular de la Dirección General de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León reglamentariamente determinado, si la sanción se impone por la comisión de una infracción grave.

3.º Al Consejero de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León, si la sanción se impone por la comisión de una infracción muy grave y no excede los 300.000 €.

4.º A la Junta de Castilla y León, si la sanción a imponer excede de 300.000 €.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

13014 *RESOLUCIÓN de 28 de mayo de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Mejora de las cercanías de Gijón, prolongación del nuevo túnel hasta Cabueñes, en Gijón (Asturias).*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, establece en su artículo 1.3 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de este Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios de su anexo III.

El proyecto Mejora de las cercanías de Gijón, prolongación del nuevo túnel hasta Cabueñes TM: Gijón (Asturias) se encuentra comprendido en el anexo II, grupo 9, apartado K) «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente».

Al objeto de determinar la existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental, esta Dirección General ha realizado un análisis cuyos elementos fundamentales son:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.*—El objeto del documento presentado es analizar el desarrollo de la prolongación del túnel hasta Cabueñes para extender el área de influencia del ferrocarril al mayor número de usuarios posible en Gijón.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación y consultas.*—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 7 de agosto de 2006 en primera instancia y 18 de octubre en segunda, consultó a los siguientes organismos y entidades:

Ayuntamientos de Oviedo y Gijón.

Dirección General de Calidad Ambiental y Obras Hidráulicas de la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Principado de Asturias.

Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Principado de Asturias.

Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Principado de Asturias.

Se han recibido cuatro respuestas a las consultas realizadas, procedentes de los Ayuntamientos de Gijón y Oviedo, de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo y la Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental de la de la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Principado de Asturias.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, se le sugirió al promotor que integrara en el proyecto los impactos significativos detectados y consistentes en:

Con respecto a la generación de residuos y procesos contaminantes se hacen las siguientes puntualizaciones: tipo de materiales de la traza, espe-

cificar el método constructivo, caracterización de los residuos finales, destino de los mismos.

Preservar el hábitat de interés comunitario (91E0, alisedas) incluido en la Directiva Hábitats 94/43/CEE. También se preservarán las masas boscosas de especies autóctonas de la zona. Para ello se adoptarán cuantías medidas sea preciso para garantizar su supervivencia.

Estudiar las posibles incidencias ambientales de la obra sobre los Lugares de Importancia Comunitaria «Yacimiento de Ignitas» y «La Carbayeda de Tragamón».

El impacto ambiental del proyecto es significativamente mayor en la fase de construcción que en la de explotación. Se estima que será menor si el método constructivo se basa en la utilización de tuneladora.

Las alternativas norte ofrecen menor afección, y de ellas la 1A, por mayor lejanía con los equipamientos.

En particular deberá incorporar medidas correctoras para minimizar las molestias que necesariamente se producirán como mínimo en:

Fase de ejecución: ruidos y emisiones pulverígenas (con especial atención al uso hospitalario y educativo); protección de los tráficos peatonales y de vehículos particularmente intensos en horas punta (universitarios, trabajadores y usuarios del hospital, P.C.T., tanatorio, etc.); afección a redes de servicios existentes y, en particular, las líneas de alta tensión recientemente soterradas que discurren bajo el vial que pasa frente al edificio Intra-Uned; solución a los materiales procedentes de la excavación.

Fase de funcionamiento: se deberá cumplir con la Ordenanza de Protección del Medio Ambiente Atmosférico en lo relativo a los sistemas de ventilación.

Estos impactos pueden ser fácilmente evitados mediante la inclusión de estos aspectos y la adopción de la alternativa 1A. Todo ello ha sido aceptado por el promotor según acredita su documentación de fecha 28/03/07 y pasan a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

3. *Análisis según los criterios del anexo III.*—Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, y teniendo en cuenta el diseño finalmente adoptado para el proyecto, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986.

Características del proyecto:

Originalmente el proyecto perseguía por un lado extender el sistema de cercanías de Asturias a un ámbito mayor de la ciudad de Gijón y por otro, integrar paisajísticamente las instalaciones ferroviarias y suprimir la barrera ferroviaria. Lo primero se presentó como «Estudio informativo del proyecto de penetración del ferrocarril en Gijón con supresión de la vía ferroviaria» y contemplaba la realización de un nuevo túnel bajo Gijón que prolongara el ferrocarril, desde la estación El Humedal hasta las inmediaciones del estadio del Molinón. Esta actuación quedó exenta de ser sometida a procedimiento de evaluación de impacto ambiental mediante Resolución de 3 de abril de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente (BOE n.º 109/2002). La segunda actuación se presentó como estudio informativo del proyecto de «Supresión de la barrera ferroviaria en Gijón», que fue sometida a evaluación de impacto ambiental, y cuya Declaración de Impacto Ambiental se publicó mediante Resolución de 2 de octubre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático (BOE n.º 263/2006), indicando que no se observaban impactos adversos significativos sobre el medio ambiente.

Esta ampliación de la línea de cercanías incrementa la longitud inicial unos 2.600 m, permitiendo prestar servicio ferroviario a la zona próxima de la Universidad, dotada de instalaciones deportivas y con un importante desarrollo urbanístico, así como a la zona del hospital de Cabueñes, con una importante demanda de usuarios.

El promotor plantea cuatro posibles trazados del nuevo túnel, coincidentes en los primeros 1.000 metros, a partir de los cuales se dividen en dos grupos, las que discurren al norte de la Universidad Laboral (1A y 1B) y las que discurren al Sur de la misma (2A y 2B). Y basándose en la alternativa 1A que es la sugerida en la fase de consultas previas, se plantean en el posterior estudio informativo otras cinco alternativas que se diferencian por el método constructivo a emplear y el perfil longitudinal adoptado, manteniéndose la misma planta en todas ellas.

Las nuevas alternativas 1A y 1B son ambas con el mismo método constructivo mediante pantallas, diferenciándose en la disposición de la Estación del Hospital de Cabueñes a una profundidad superior en la segunda. Las alternativas 2A y 2B que se proponen son construidas mediante tuneladora, salvo los primeros 150 m del trazado son de túnel en mina y las dos estaciones proyectadas mediante pantallas. Son coincidentes en perfil salvo en la estación de Cabueñes, en que la alternativa 2B alcanza mayor profundidad. La alternativa 3 propone ejecutar el proyecto mediante túnel

en mina los primeros 150 m y el resto mediante pantallas, salvo los dos cruces con el arroyo Peñafrañca, que serían mediante túnel en mina.

Se concluye que las alternativas 2A y 2B son las más idóneas ambientalmente y que alteran en menor medida el medio urbano atravesado por la infraestructura.

Ubicación del proyecto:

El proyecto se ubica en la parroquia de Cabueñes, situada en la parte oriental del municipio de Gijón (Principado de Asturias), al este de dicha ciudad, y se trata de una zona eminentemente urbana.

El trazado que adopta entre la estación de Universidad y la de Cabueñes pasa entre los aularios norte y sur, discurriendo junto a los campos de fútbol del Campus Universitario, para después tomar la alineación de la calle junto a la Intra-Uned y tras pasar entre la urbanización Caserío la Antoxana y la Universidad Laboral, llegar a la Estación del Hospital de Cabueñes, dispuesta junto al tanatorio.

El ámbito de estudio se sitúa en su práctica totalidad en suelo urbano (según el Plan General de Ordenación del Concejo de Gijón de 2005). El resto del suelo afectado está calificado como estructura viaria correspondiente a «urbano», «estructurador externo 1» y «estructurador interno». Asimismo se encuentra el edificio de la universidad laboral, catalogado como «protección integral de otros elementos», y el trazado atraviesa además el yacimiento denominado Conjunto Lítico de Viesques, considerada área arqueológica de riesgo, albergando materiales líticos dispersos.

Características del potencial impacto:

La actuación se desarrolla en el municipio de Gijón (Principado de Asturias), que cuenta con aproximadamente 275.000 habitantes. El impacto no tendrá carácter transfronterizo.

Los impactos previstos más significativos son molestias a los usuarios: ruidos, vibraciones, emisiones químicas y alteración de la permeabilidad transversal, durante la fase de construcción. Durante la fase de explotación, no habrá ruidos ni efecto barrera, dado que la infraestructura va soterrada en casi toda su longitud. El impacto sobre el modelado geomorfológico tendrá, en las zonas de ocupación temporal, carácter negativo, sinérgico, temporal, recuperable, localizado e irreversible. El riesgo de erosión en estas instalaciones será negativo, simple, permanente, recuperable, localizado e irreversible. El impacto sobre el aire será negativo y acumulativo con las emisiones que ya se generan en la zona. La alteración de la calidad de las aguas superficiales se considera un impacto negativo, sinérgico, de duración intermedia, recuperable e irreversible. Sobre las aguas subterráneas se puede considerar negativo, permanente, irrecuperable y de intensidad alta. El impacto sobre la vegetación, en las zonas de ocupación temporal, será de carácter negativo, permanente, irrecuperable, localizado e irreversible, siendo recuperable y reversible en todas aquellas zonas que sean tratadas una vez finalizadas las obras.

El impacto sobre el paisaje tendrá una intensidad media, temporal, recuperable y reversible, puesto que apenas se verá alterado. El impacto sobre el patrimonio histórico cultural será negativo, permanente, irrecuperable localizado e irreversible en aquellas zonas que se realicen excavaciones. El efecto sobre la población se considera positivo, sinérgico, temporal y de intensidad media.

Teniendo en cuenta todo ello y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 25 de mayo de 2007, no se observa que el proyecto, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que, resuelvo:

No someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente (www.mma.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 28 de mayo de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

13015 *RESOLUCIÓN de 5 de junio de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Acondicionamiento del tramo rústico del Canal del Regaixo, Comunidad del Marquesat.*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado 8.c) del anexo II del Real Decreto

Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.3, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental y procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto: Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*

1.1 Promotor y órgano sustantivo.—El promotor y órgano sustantivo es la Confederación Hidrográfica del Júcar.

1.2 Objeto y justificación.—El proyecto pretende encauzar el barranco del Regaixo para canalizar las aguas de lluvia procedentes de las distintas cuencas de aportación. En el ámbito de proyecto existen una serie de barrancos que se inundan periódicamente por la insuficiente capacidad del canal del Regaixo. Este canal suministra riego a los campos más próximos y además se encarga de evacuar aguas pluviales de los municipios de Alfar, Catadau y LLombai. Además se realizará un camino de servicio de 5 metros en la margen derecha y una vía peatonal en la margen izquierda de 3 metros de ancho. La longitud total de trabajo es de 4.500 metros.

El tramo, que discurre entre la carretera que une Catadau y LLombai y el río Magro, presenta una canalización de hormigón claramente limitada e insuficiente, con desbordamientos muy frecuentes que generan daños en plantaciones y cosechas de los campos de cultivo.

1.3 Localización.—Se localiza al sur de las poblaciones de Alfar y Catadau, en la provincia de Valencia.

1.4 Descripción sintética.—Se ha proyectado el encauzamiento con una sección trapezoidal de ancho de base de 4,5 m, taludes de 1,5 (H):1(V). Se ha mantenido en la medida de lo posible la pendiente longitudinal del terreno natural, adoptando para el encauzamiento una pendiente del 0,5 %. La tipología de secciones es la que sigue:

Embocadura. Se realiza una transición de 10 m entre la sección rectangular de la fase anterior y la sección trapezoidal de la fase de estudio, con objeto de disminuir las pérdidas producidas en el ensanchamiento. Se proyecta un cuenco de amortiguamiento entre los P.K. 0+000 y el P.K. 0+030 para debilitar el resalto. Este tramo se protegerá con dos capas de escollera y se colocará geotextil no tejido.

Desembocadura y tramo intermedio. La sección adoptada es trapezoidal de 4,5 m en la base y taludes de 1,5 (H):1(V). La protección se realizará con escollera colocada en lecho y taludes. Se colocará geocelda y geotextil bajo la escollera.

Se prevé el desbroce y limpieza del cauce del barranco afectado por las obras, incluyendo el arranque de árboles, así como su posterior destonado y retirada de restos a vertedero.

Se prevé la demolición de todas las obras de fábrica que pudieran verse afectadas, tuberías de hormigón y acequias de riego que son afectadas por el encauzamiento.

1.5 Alternativas.—El estudio de impacto ambiental considera tres alternativas además de la de no actuación. Este caso conlleva la prolongación de la problemática debido a la insuficiente capacidad hidráulica actual del canal del Regaixo, susceptible de originar daños en plantaciones y cosechas e incluso inundaciones en los municipios.

La alternativa I comprende un trazado paralelo a la actual acequia del Regaixo, bordeando la EDAR por el sur y coincidiendo con el último tramo de la acequia próximo a la desembocadura en el río Magro que se encuentra sin revestir.

La alternativa II adopta un trazado por el sur de la EDAR, buscando el río Magro al sur del cementerio de Alfar y vertiendo en caída libre sobre la gravera existente.

La alternativa III adopta un trazado más al norte de la EDAR que en la alternativa II, buscando el río Magro al norte del cementerio de Alfar y vertiendo sobre el río.

El promotor entiende como más favorable al alternativa I, basándose en criterios de seguridad, impactos medioambientales, integración, coste de la inversión, sencillez, economía en la explotación y disponibilidad de terrenos.

Esta alternativa presenta como ventajas, sucintamente, las siguientes:

El trazado en paralelo al actual canal del Regaixo, con lo que se minimiza el efecto barrera y sobre todo la existencia de dos barreras distintas e independientes.

Es posible ajustar el trazado a la propia acequia con lo que se elimina la posibilidad de que queden islas en los campos de cultivo.