

Se expone asimismo que dadas las características edofológicas del medio (margas azules) se podría aceptar técnicamente taludes de gran pendiente pero ello ocasionaría un importante impacto paisajístico por lo que recomienda dar menores pendientes para favorecer la implantación de vegetación subarbutiva.

Diputación Provincial de Huesca. Propone el tratamiento de taludes de desmontes y terraplenes por medio de plantaciones de revestimiento, restauración de pistas auxiliares y zonas de movimiento de tierras y elección adecuada de lugares de vertido.

Diputación General de Aragón. Recomienda el diseño de taludes tendidos con el fin de favorecer las tareas de revegetación. Propone para dichos trabajos el aprovechamiento de los materiales de glacis y/o terrazas afectados por la traza. Muestra igualmente su preocupación por los posibles impactos visuales generados por la obra y la recuperación del actual trazado de la carretera.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio de impacto ambiental justifica en una breve introducción sus carencias debido a la fase avanzada en que se encuentra la tramitación del proyecto y se autodefine como una propuesta de adecuación paisajística encaminada únicamente a proponer medidas correctoras.

Expone un inventario ambiental sobre el medio físico en el que se desarrolla, las siguientes parcelas y aspectos más significativos:

Geología: Los materiales predominantes en los afloramientos son las margas grises, material fácilmente erosionable que actúa como base a los aportes de material cuaternario originando terrazas o derribos de la obra.

Climatología: Se exponen unos breves datos representativos del área de estudio pertenecientes a la estación de Sabinánigo que conducen a la clasificación del clima como relativamente seco y frío.

Hidrogeología: Destaca los procesos de erosión que sufre el área en estudio e identifica la red fluvial afectada por dos cursos (rio Aurin y barranco de Asuar).

Vegetación: Se presenta la zona en estudio como de transición entre dos horizontes bioclimáticos, mesomontano, y supramediterráneo, sobre los que se desarrollan como especies climax el roble peleso (*quercus pubescens*) y el quejigo (*quercus faginea*), respectivamente. Destaca el avanzado estado de degradación que sufre el medio, acelerado por la prácticamente desaparición de especies de porte leñoso reduciéndose la vegetación a bioindicadores de los citados horizontes, de porte arbutivo y herbáceo.

Dentro de un subcapítulo de cultivos y aprovechamientos se refleja una actividad ganadera en clara regresión y un aprovechamiento agrícola del terreno a base de cultivos de cereal, alfalfa y forrajeras tanto en secano como en regadío.

Paisaje: Mediante cuatro fotografías se presentan tres diferentes unidades de paisaje: Cultivo de secano, cultivo de regadío y laderas de matorral.

Fauna: Se citan las especies y grupos taxonómicos más representativos de la zona sometida a estudio.

Los impactos identificados en el estudio de impacto ambiental se exponen en cuatro capítulos dedicados a la flora, fauna, paisaje y ruido. Identifica el impacto sobre la vegetación como nulo, debido a las características del entorno atravesado por el nuevo trazado.

Dentro del capítulo de fauna identifica y valora como grave el impacto producido por atropello de vertebrados desestimando otros impactos al no afectar a lugares de nidificación y estar sometida la zona a una fuerte presión humana.

Se señala como impacto sobre el paisaje, el impacto visual de la brecha ocupada por la carretera y los efectos erosivos sobre el terreno concluyendo que no se prevén impactos negativos lo suficientemente determinantes para que se produzca un aumento sustancial de los procesos degradativos, una vez ejecutadas las medidas correctoras propuestas.

Tras un breve análisis de los diferentes parámetros que condicionan la elevación de los niveles acústicos, llega a la conclusión que los mismos no sufrirán importantes variaciones.

Se proponen una serie de medidas correctoras encaminadas a minimizar los impactos producidos sobre la flora, fauna, ruido y erosión recomendando una inclinación de taludes no superior a 45 grados, terraza intermedia en taludes de longitud superior a 6-8 metros, pasos inferiores para animales, estudio de niveles sonoros una vez comenzadas las obras, para determinar su posible instalación de barreras sónicas, muros de contención y canales de drenaje en previsión de corrimientos de suelo entre otras medidas.

Finalmente se expone una propuesta de adecuación paisajística centrándose en una recomendación de las especies vegetales a utilizar en los trabajos de revegetación, así como descripción de las actuaciones necesarias en cada diferente tramo de terraplén y desmonte.

Análisis del contenido

Teniendo en cuenta lo expresado anteriormente y una vez analizado el estudio de impacto ambiental se hacen las siguientes consideraciones sobre el contenido del mismo:

Dado lo avanzado de la tramitación del proyecto y el hecho de haberse confeccionado el estudio de impacto ambiental sobre un proyecto de construcción, ha provocado que no se hayan considerado posibles alternativas de trazado.

La descripción de la situación preoperacional se centra y de una forma extremadamente somera en el medio físico no haciendo en ningún caso mención alguna al medio socioeconómico e institucional.

En el mencionado inventario socioeconómico deberían haberse incluido, al menos, datos de distribución de la población por términos municipales, red de comunicaciones existentes, planeamiento urbanístico detallado y situación de viviendas próximas a la traza.

Hubiera sido necesario una mayor profundidad en el estudio del sistema hidrológico tanto superficial como subterráneo, habida cuenta del discurrir paralelo de la vía con el río Aurin en una parte de su trazado y la proximidad aguas abajo del embalse de Sabinánigo.

No se hace ninguna mención a posibles afecciones al patrimonio histórico-cultural.

No se consideran los volúmenes de tierra que deberán removerse para la realización de la obra. No define las afecciones derivadas de las necesidades de préstamos o establecimiento de vertederos ni el posible emplazamiento de los mismos.

La precariedad de la información aportada en el estudio del medio físico, genera una identificación superficial y defectuosa de los impactos generados por la construcción y explotación de la vía. Al no haberse contemplado el medio socioeconómico en el estudio de la situación preoperacional, no se identifica impacto alguno sobre ese área.

Las medidas correctoras se centran únicamente en una adecuación paisajística no considerando los aspectos mencionados anteriormente. El estudio de impacto ambiental carece de programa de vigilancia ambiental y del preceptivo documento de síntesis.

No se aporta cartografía temática alguna. Hubiera sido necesario incluir al menos mapa geológico, litológico, de pendientes, de vegetación, de usos del suelo, hidrológico y de planeamiento.

El estudio de impacto ambiental, a la vista de lo expuesto, presenta significativas deficiencias en cuanto al inventario ambiental, análisis de impactos y por lo tanto medidas correctoras. Aparece una falta de coordinación en el tiempo ya que el estudio ha sido elaborado previamente a la recepción de consultas.

En su conjunto el estudio de impacto ambiental debe calificarse de preliminar. Estas deficiencias de información y análisis son objeto de tratamiento en el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental.

9665

RESOLUCION de 30 de marzo de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de la «Autovía del Cantábrico. CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela, puntos kilométricos 178,2 al 199,3. Tramo: Treto-Hoznayo», de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de la «Autovía del Cantábrico. CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela, puntos kilométricos 178,2 al 199,3. Tramo: Treto-Hoznayo», de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 30 de marzo de 1992.-El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE LA «AUTOVIA DEL CANTABRICO. CN-634 DE SAN SEBASTIAN A SANTIAGO DE COMPOSTELA, PUNTOS KILOMETRICOS 178,2 AL 199,3. TRAMO: TRETO-HOZNAYO», DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental 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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

El estudio informativo, en el que se analizan cuatro opciones con diversas soluciones de trazado, fue sometido a información pública por

la Dirección General de Carreteras y aprobado definitivamente con fecha 28 de marzo de 1989. Con fecha 3 de noviembre de 1989 fue asimismo aprobado el proyecto de trazado, en el que se analizaron las opciones seleccionadas en el estudio informativo, denominadas Norte B en Hoznayo, Sur en Anero, Anero-Alto de Jesús del Monte y B en el tramo Alto de Jesús del Monte-Treto, que conforman los aproximadamente 21 kilómetros de longitud total del tramo objeto del proyecto.

El proyecto de construcción con el desarrollo de las opciones mencionadas, seleccionadas por el proyecto de trazado, fue aprobado con fecha 17 de abril de 1991.

El anexo I contiene los datos esenciales del proyecto.

Al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 29 de enero de 1991, a la Dirección General de Política Ambiental, el estudio de impacto ambiental, planos de planta y secciones tipo del proyecto de construcción.

La Dirección General de Política Ambiental, estableció con fecha 5 de marzo de 1991, un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Política Ambiental dió traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas se recogen en el anexo II.

El estudio de impacto ambiental fue sometido a trámite de información pública, cuyo anuncio se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 28 de febrero de 1991, en virtud del artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del referido estudio, así como, las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Con fecha 20 de junio de 1991 se completó el expediente al que se refiere el artículo 16 del Reglamento.

Durante el período de información pública del estudio de impacto ambiental no se presentaron alegaciones.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el proyecto de la autovía del Cantábrico, CN-634, de San Sebastián a Santiago de Compostela, puntos kilométricos 178,2 al 199,3. Tramo: Treto-Hoznayo.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada, y tomados en cuenta los aspectos destacados en el estudio de impacto ambiental se establecen por la presente declaración para que el proyecto pueda ser considerado ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará el acceso al nivel actual como mínimo mediante las actuaciones previstas en el proyecto, a las carreteras locales S-413, dirección Hoz de Anero; S-516, S-420 y S-421, de Hoznayo a Villaverde, de Pontones; así como a las carreteras regionales S-V-5423, a Hazas de Cesto; S-V-5424, dirección Villanueva y Garzón, y SP-5422, a Cagigas Plantadas; así como a los caminos vecinales y vías rurales.

Asimismo, se tendrá en cuenta la conveniencia de construir un enlace de la autovía con el acceso al vertedero controlado de residuos sólidos urbanos de Meruelo, dada la previsión del incremento del tráfico hacia dicho vertedero que, tal como manifiesta la Consejería de Ecología, Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Diputación Regional de Cantabria, podrá constituirse casi con toda seguridad en el vertedero central de Cantabria, acogiendo actualmente los residuos de 32 municipios y previsiblemente de otros 41 municipios más en el futuro.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de mantener inalterables las características de los ríos Aguanaz, Campiayo y Arroyo Rugana, y las líneas de drenaje naturales cruzadas por la autovía, no se acumularán materiales producto del movimiento de tierras en las mismas, ni se localizarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que se pueda afectar al sistema fluvial.

En particular, se tendrá en cuenta, en la construcción de los puentes sobre los ríos Aguanaz y Camplezo, que la franja de afección se mantenga en los límites de ocupación de la traza de la autovía, con objeto de evitar la alteración de la vegetación ripícola que coloniza sus márgenes.

Asimismo, en prevención de posibles alteraciones por las obras de construcción, se adoptarán las medidas oportunas para evitar la afección al manantial de aguas mineromedicinales, termales de Hoznayo, al que se refiere el capítulo 3.1.5, relativo a hidrogeología, del estudio de impacto ambiental.

Dado que el proyecto prevé en la fase de funcionamiento la utilización de herbicidas en ambos lados de la autovía con el fin de

evitar que las hierbas puedan invadir el firme. En caso de que esta acción se lleve a cabo se dispondrán en los tramos que atraviesen litología calcárea, canales de recogida de pluviales y colectores laterales, con objeto de preservar a los acuíferos cársticos de la entrada de dichos productos a su interior. Las aguas recogidas en dichos colectores deberán ser objeto de tratamiento adecuado para la eliminación de los contaminantes.

3. *Prevención del ruido.*—Teniendo en cuenta que el trazado seleccionado supone un alejamiento de las zonas pobladas con relación a la actual CN-634, el impacto futuro originado por el ruido se minimizará respecto al actual, afectando en menor medida a la población residente. No obstante, el trazado de la variante de Hoznayo, atraviesa el barrio de la Sierra, y en el tramo Alto de Jesús del Monte-Treto, transcurre próximo a las viviendas de «La Tejera» y de Cicero. Por ello se diseñarán las medidas adecuadas para conseguir que los niveles máximos de inmisión sonora, medidos en el barrio y viviendas mencionadas, no sobrepasen los 55 db Leq nocturnos y 65 db Leq diurnos, en momentos y períodos de máxima intensidad de circulación.

Con objeto de minimizar los efectos molestos permanentes, derivados de la circulación de vehículos, en la fase de funcionamiento de la vía, que afectarían a las ermitas de Jesús del Monte, del Cristo y las de San Roque y Nuestra Señora de Gracia; edificios, con interés artístico y cultural, se diseñarán las medidas adecuadas que permitan mantener un nivel aceptable de sosiego en el entorno de dichos edificios. Entre ellas podrá contemplarse la instalación de pantallas vegetales.

4. *Protección de la reserva natural de las marismas de Santoña.*—Dada la proximidad de las marismas de Santoña, declarada como reserva natural por la Ley 6/1992, de 27 de marzo, al trazado que prevé el proyecto, se evitará cualquier actuación de obra que pueda alterar las condiciones actuales de dicho espacio. En particular, se tendrá en cuenta la no afección al territorio que comprende el mismo por apertura de viales de acceso, movimiento de maquinaria, extracciones de materiales para la obra o acumulación de sobrantes de obra.

Asimismo, durante la época de cría y nidificación se extremarán las precauciones con objeto de asegurar:

El éxito reproductivo de las poblaciones animales afectadas, evitando toda molestia relacionada con las obras durante la época de cría, generalmente desde mediados de febrero a finales de julio.

Una permeabilidad adecuada de esta infraestructura, que permite los movimientos naturales de las especies animales y la dispersión botánica, adaptándola a las características naturales del territorio y a los ciclos biológicos de los organismos implicados.

5. *Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.*—De acuerdo con lo establecido en el capítulo 6, relativo a medidas correctoras, del estudio de impacto ambiental, y con objeto de evitar la erosión de taludes por escorrentía y recuperar áreas afectadas por la construcción, se realizarán las siguientes actuaciones:

Tratamiento de recuperación de áreas afectadas por el movimiento de tierras, tránsito de maquinaria de obras y, específicamente, por la localización de los aproximadamente 2.071.000 metros cúbicos de materiales sobrantes de excavación.

En la recuperación de las áreas afectadas por la construcción de la autovía se tendrá en cuenta la utilización de la capa de tierra vegetal, equivalente a una superficie de 1.466.000 metros cuadrados aproximadamente, prevista en el proyecto de construcción, bajo las condiciones establecidas en el capítulo 6.1, sobre medidas correctoras, del estudio de impacto ambiental. En particular, se recubrirán los taludes con tierra vegetal, tal como indica el proyecto de construcción, y se realizará una hidrosiembra en todas las superficies de taludes, con objeto de evitar la erosión durante el período de maduración de la cubierta vegetal definitiva, en la forma que especifica el estudio de impacto ambiental.

Las actuaciones de regeneración deberán estar ejecutadas con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

6. *Seguimiento y vigilancia.*—Se remitirán a la Dirección General de Política Ambiental los siguientes informes en los plazos que a continuación se señalan:

Antes de la emisión del acta de comprobación de replanteo de obra:

Informe sobre las actuaciones que se vayan a realizar durante la fase de construcción para evitar afecciones a las marismas de Santoña, según lo referido en la condición 4.

Antes de los tres meses de la fecha de emisión del acta de recepción provisional de obra:

Informe sobre el estado y progreso de la aplicación de las actuaciones referidas en la condición 5.

Informe sobre las actuaciones a realizar respecto de la construcción de canales y colectores laterales para la recogida de herbicidas a los que se refiere la condición 2, en caso de que la acción prevista se lleve a cabo.

Informe, con frecuencia semestral, y durante un período de cinco años, sobre la evolución de las posibles afecciones a la fauna presente en las marismas de Santoña como consecuencia del tránsito de vehículos, emisión de contaminantes a la atmósfera y emisión de ruidos.

Se remitirá un informe con los resultados de la medición de niveles sonoros en momentos y períodos de máxima intensidad de circulación a que se refiere la condición 3.

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

Del examen de dicha documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto.

Madrid, 30 de marzo de 1992.-El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en la definición del tramo Treto-Hoznayo, correspondiente a la autovía del Cantábrico en Cantabria, entre los puntos kilométricos 178,2 al 199,3 de la CN-634, de San Sebastián a Santiago de Compostela.

La autovía enlaza con la variante autovía de Colindres al este y con la variante autovía de Solares al oeste, siendo su longitud de 20,820 kilómetros.

Los municipios atravesados por la actuación son los de Entrambasaguas, Ribamontán del Monte, Hazas de Cesto y Bárcena de Cicero. El trazado de la autovía discurre puntualmente por zonas en cuyas inmediaciones se asientan pequeñas poblaciones como Hoznayo, Anero y Beranga, situadas estas últimas a lo largo de la CN-634.

El estudio informativo divide el tramo en los cuatro subtramos siguientes: Variante de Hoznayo, variante de Anero, Anero-Alto de Jesús del Monte y Alto de Jesús del Monte-Treto.

Para cada subtramo de los mencionados, el estudio informativo ofrece una serie de alternativas. Así, para la variante de Hoznayo, las soluciones «norte-A», «norte-B» y «sur»; para la variante de Anero, las opciones «norte» y «sur»; para el subtramo Anero-Alto de Jesús del Monte, «alternativa única», y para el subtramo Alto de Jesús del Monte-Treto «A» y «B».

Como conclusión, dicho estudio informativo, en su aprobación definitiva, selecciona como más recomendable la composición formada por la alternativa «norte-B» en Hoznayo, la alternativa «sur» en Anero, la alternativa única en Anero-Alto de Jesús del Monte y la alternativa «B» en el subtramo Alto de Jesús del Monte-Treto.

El proyecto contempla la construcción de los siguientes enlaces: Solares este, Hoznayo, Anero, Praves, Beranga, Santoña oeste y Santoña este. Además se realizarán 18 variantes de paso sobre la CN-634, caminos y viales existentes, dos viaductos sobre los ríos Aguanaz (afluente del río Miera) y Campiezo, una obra de fábrica para paso del arroyo Rugana y un paso superior en el enlace de Beranga sobre el ferrocarril de FEVE Santander-Bilbao.

Asimismo existen una serie de colectores de menor entidad para desagüe de pequeños arroyos y regatos, que en general transportan un caudal intermitente, a no ser en avenidas extraordinarias.

ANEXO II

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
1. Delegación del Gobierno en Cantabria	X
2. Presidencia del Consejo de Gobierno de Cantabria	
3. Dirección Regional de Medio Ambiente de la Diputación Regional de Cantabria	X
4. Confederación Hidrográfica del Norte	
5. Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras (Universidad de Cantabria)	
6. Facultad de Ciencias (Universidad de Cantabria)	
7. Cátedra de Ecología Aplicada a Obras Públicas (Universidad de Cantabria)	
8. Cátedra de Urbanismo (Universidad de Cantabria)	
9. ARCA	
10. FOBENA	
11. Coordinadora Defensa del Litoral de Cantabria	
12. ADENA	
13. ICONA	X
14. FAT	X
15. SEO	
16. Ayuntamiento de Entrambasaguas	
17. Ayuntamiento de Ribamontán al Monte	
18. Ayuntamiento de Escalante	
19. Ayuntamiento de Cicero	

En síntesis, la respuesta de ICONA a las consultas requeridas fue la siguiente:

«Los impactos en el medio natural ocasionados por la ejecución de este proyecto no son independientes de los que se originen por otros tramos del trazado de la autovía, lo que evidencia la necesidad de que el estudio de impacto ambiental, como el resto de los trámites en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, se extienda al área de influencia de la autovía en su conjunto. La ausencia de este proyecto global impide la evaluación de los posibles efectos sinérgicos y de su impacto sobre el medio natural. Estas circunstancias se manifiestan con especial relevancia en el caso de referencia, ya que el tramo previo al que se informa, a su paso por Colindres, puede afectar una zona húmeda de importancia internacional: Las marismas de Santoña. Los tramos anterior y posterior a la variante de Colindres deberían tener en cuenta éste, con objeto de adecuar los trazados para evitar cualquier impacto sobre este interesante ecosistema.

El proyecto de referencia podría afectar a los espacios ría de Ajo y marismas de Santoña. Este último ha sido clasificado como zona húmeda de importancia internacional, en función de las ricas comunidades de aves acuáticas que alberga, incluyendo especies amenazadas, como es el caso de la Espátula (*Platalea leucorodia*). Por esta razón las referidas marismas fueron incluidas en el proyecto Biotopos/Corine/ICONA-CEE. Estos lugares no deberían ser perturbados como consecuencia de las obras derivadas de la autovía.»

«El medio biótico se ve particularmente afectado por el proyecto, en cuanto supone un riesgo para la supervivencia de algunas especies. Deben tomarse las medidas oportunas para garantizar:

El éxito reproductivo de las poblaciones animales afectadas.

Una permeabilidad adecuada de esta infraestructura, que permita los movimientos naturales de las especies animales y la dispersión botánica.

Por último, se considera muy interesante realizar un seguimiento periódico de la emisión de contaminantes a la atmósfera y de la inmisión en organismos.»

Los aspectos más significativos mencionados en las restantes respuestas son:

La Consejería de Ecología, Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Diputación Regional de Cantabria, considera que el trazado en la zona del Alto de Jesús del Monte afecta a un macizo cársico con encinar compuesto de matorrales de especies peennifolias mediterráneas que constituyen un ecosistema frágil y valioso donde las obras de la autovía han de realizarse con gran cuidado para que la alteración sea mínima.

La Federación de Amigos de la Tierra indica que no puede contestar a las sugerencias solicitadas debido a la limitación de medios humanos y técnicos de que dispone.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

Describe las características de los diferentes factores ambientales locales.

Define el clima de la zona como marítimo templado con abundantes precipitaciones, más de 1.200 milímetros a lo largo del año, elevada humedad relativa, bastante nubosidad, e insolación más bien escasa, y con posibilidad de heladas casi nula.

Indica que la zona está delimitada por las cuencas hidrográficas de los ríos Miera y Asón. Los cursos de agua son rápidos y su acción erosiva es intensa, si bien el tramo de autovía en proyecto corta, en general, a los ríos en su curso bajo, donde los fenómenos de deposición predominan sobre los erosivos.

Señala que el territorio es muy productivo, debido a la alta humedad y al clima, lo que se refleja en una abundante cobertura vegetal formada por perennifolios, caducifolios, áreas de matorral, prados y cultivos. Aunque se distinguen varios ecosistemas, el que predomina es de praderas y cultivos.

Reseña la influencia de los fenómenos cársicos en la formación del paisaje.

Destaca que en la fase de funcionamiento la presencia de la infraestructura creará una barrera para la movilidad de las especies faunísticas. No obstante, en el proyecto se ha tratado de facilitar la comunicación transversal de dichas especies con el diseño de 30 obras de drenaje, que podrán ser utilizadas como paso de fauna.

Señala que las zonas húmedas son visitadas en la época de paso por numerosas bandadas de aves migratorias, constituyendo las marismas de Santoña una escala obligada para muchas de estas aves.

Indica que las obras de movimiento de tierras inciden de una manera moderada sobre el medio físico, a excepción del paisaje sobre el que lo hace de manera más notable.

Considera que con la construcción de la autovía se reducen, en general, los impactos producidos por emisión de ruidos, ya que el proyecto que nos ocupa supone un alejamiento del tráfico respecto de los núcleos de población por los que discurre la actual CN-634. No obstante, existirá algún efecto, aunque de carácter puntual, como es el caso de la variante de Hoznayo, donde el trazado atraviesa el barrio de la Sierra, y en el último tramo a la zona de la Tejera y de Cícero, con el consiguiente efecto sonoro sobre las viviendas de los afectados.

Señala que el sistema de poblamiento de los núcleos afectados se caracteriza por un bajo grado de concentración de la población, su dispersión no es homogénea sino que muestra una localización preferente a lo largo de los valles, y siguiendo las principales vías de comunicación.

Destaca el alto porcentaje de población ocupada en el sector agrario, donde la estructura dominante está contemplada por la existencia de pequeñas explotaciones constituido por parcelas de escasa superficie. En cuanto al área ganadera está marcada por una clara y casi exclusiva orientación al ganado vacuno.

La actividad comercial, dentro del sector terciario, es importante como consecuencia de la proximidad de estos municipios a las zonas costeras.

Señala la afección, aunque indirecta, a la ermita de Jesús del Monte, así como en la última zona del trazado, a la ermita del Cristo y, en menor medida, a las de San Roque y Nuestra Señora de Gracia. En la fase de funcionamiento el movimiento de tráfico de vehículos supone el aumento de emisiones contaminantes y ruidos que van a afectar directamente a las ermitas mencionadas, no sólo como edificaciones de interés, sino también a su entorno, como se contempla en la Ley de 25 de junio de 1985, en su capítulo de Bienes Inmuebles. El estudio pondera este impacto negativo, como moderado.

Análisis de contenido

Con carácter general el inventario ambiental está bien detallado, desarrollando acertadamente los factores del medio físico y humano que se ven afectados por la presencia de la vía.

La cartografía incluida es escasa y no ofrece el suficiente detalle que permita un análisis pormenorizado para la localización de posibles afecciones. No se concreta la situación exacta del manantial de aguas mineromedicinales termales de Hoznayo, ni de los tramos con litología calcárea.

El estudio de impacto ambiental no incluye ninguna información fotográfica que permita ver las diferentes zonas y paisajes que el trazado atraviesa.

Asimismo no se contempla la localización de vertidos y de instalaciones auxiliares de obra.

El estudio de impacto ambiental no hace una valoración global de las posibles afecciones a las marismas de Santoña, considerando en conjunto los tramos anterior y posterior al proyecto que nos ocupa, aunque en este tramo de Treto-Hoznayo no tenga una incidencia directa sobre dicho espacio.

9666

RESOLUCIÓN de 3 de abril de 1992, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se convocan pruebas de constatación de la capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transportista por carretera, Agencia de Transporte de Mercancías, Transitorio y Almacenista-Distribuidor a celebrar en la ciudad de Ceuta, y se determinan el Tribunal que ha de juzgarlas, así como los lugares, fechas y horas de la celebración de los ejercicios.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento aprobado el 28 de septiembre de 1990, determinan que para el ejercicio de las actividades de transportista de viajeros y de mercancías por carretera, de Agencia de Transporte de Mercancías, de Transitorio y de Almacenista-Distribuidor será necesario acreditar previamente el cumplimiento del requisito de capacitación profesional, que se reconocerá a aquellas personas que, tras justificar la posesión de los conocimientos necesarios, superen las pruebas que se convoquen y sean provistas del correspondiente certificado, conforme desarrollan el Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 25 de octubre de 1990 y la Resolución de la Dirección General de Transportes Terrestres de 4 de mayo de 1989.

En su virtud, esta Dirección General ha resuelto convocar pruebas de constatación de capacitación profesional para el ejercicio de actividades de transportista por carretera, de Agencia de Transporte de Mercancías, de Transitorio y de Almacenista-Distribuidor en la ciudad de Ceuta, con arreglo a las siguientes bases:

Primera. Ambito de las pruebas.—Se convocan pruebas de constatación de la capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transportista de viajeros y de mercancías por carretera, tanto de carácter nacional como internacional, de Agencia de Transporte de Mercancías,

de Transitorio y de Almacenista-Distribuidor a celebrar en la ciudad de Ceuta.

Segunda. Ejercicios.—Los ejercicios de que constarán las pruebas, su estructura y forma de calificación serán los establecidos en la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 25 de octubre de 1990 («Boletín Oficial del Estado» del 30), sobre condiciones previas para el ejercicio de las actividades de transportistas y auxiliares y complementarias del transporte, así como en la Resolución de la Dirección General de Transportes Terrestres de 4 de mayo de 1989 («Boletín Oficial del Estado» del 11).

Los ejercicios que deben superar los aspirantes a la obtención del certificado de capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transporte, en sus distintas modalidades, y actividades auxiliares y complementarias versarán sobre el contenido de las materias incluidas en el anexo B de dicha Orden ministerial, en su correspondiente modalidad o grupo.

Tercera. Solicitudes.—Las solicitudes para tomar parte en las pruebas, debidamente cumplimentadas de conformidad con el modelo adjunto a esta Resolución, se presentarán en la Dirección Provincial de este Ministerio sita en plaza de España, sin número, en el plazo de quince días naturales a partir de la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de esta convocatoria.

Las solicitudes deberán acompañarse de fotocopia del documento nacional de identidad y, en su caso, cuando se produzcan las circunstancias reglamentarias previstas que posibiliten el presentarse a las pruebas en lugar distinto de aquel en que el solicitante tenga su domicilio habitual, de los documentos acreditativos de dichas circunstancias.

Cuarta. Tribunal calificador.—El Tribunal que juzgará las pruebas está compuesto por las siguientes personas:

Tribunal calificador:

Presidente: Don Francisco Delgado Gutiérrez.

Vocales: Don Antonio Cuadra de la Vega; don Enrique Suárez Colorado; y don José Arredondo Llamas.

Secretario: Don Francisco Verdú Abellán.

Quinta. Fecha y lugares de los ejercicios.—Las pruebas se celebrarán en el lugar, días y horas siguientes:

Lugar: Instituto Nacional de Bachillerato «Siete Colinas». Ceuta.
Fecha y horas:

Día 8 de junio de 1992:

Nueve treinta horas: Ejercicio común de Transportes.

Once horas: Ejercicio interior de Mercancías.

Trece horas: Ejercicio interior de Viajeros.

Día 9 de junio de 1992:

Nueve treinta horas: Ejercicio común de Agencia de Transporte.

Once treinta horas: Ejercicio internacional de Mercancías.

Trece horas: Ejercicio internacional de Viajeros.

Día 10 de junio de 1992:

Nueve treinta horas: Ejercicio de Agencia de Transportes.

Once horas: Ejercicio Transitorio.

Trece horas: Ejercicio Almacenista-Distribuidor.

Sexta. Domicilio y requisitos de los aspirantes.—Los aspirantes al reconocimiento de la capacitación profesional, únicamente podrán concurrir a los ejercicios que se celebren en Ceuta si tienen su domicilio legal en esta ciudad, lo que acreditarán presentando al Tribunal correspondiente en el momento del comienzo de los ejercicios, el original de su documento nacional de identidad.

Cuando se hayan producido cambios de domicilio que no haya sido posible reflejar en el documento nacional de identidad, el domicilio se podrá justificar mediante un certificado de empadronamiento expedido por el Ayuntamiento. Cuando se trate de personas que, por estar prestando el servicio militar fuera de su lugar de residencia, puedan presentarse en un lugar distinto a éste, habrán de presentar el original del certificado expedido al efecto por el Jefe de su respectiva unidad.

Las personas que justifiquen tener su domicilio en territorio extranjero, podrán concurrir a las pruebas, debiendo presentar la correspondiente solicitud, en unión de los oportunos justificantes, ante la Dirección Provincial citada, así como ante el Tribunal examinador.

Séptima. Personas que ya sean titulares de autorizaciones de Transporte o de Agencias de Transporte, o a las que les haya sido reconocido el requisito de capacitación profesional.—1. Las personas físicas que sean titulares de concesiones o autorizaciones de transportes, o de clase TD, con la antigüedad requerida en la Ley 16/1987, de 30 de julio, o aquellas a las que ya se les haya reconocido la capacitación profesional para el transporte nacional, si desean obtener la capacitación profesional para el transporte internacional habrán de especificar su situación en la solicitud correspondiente, y se presentarán únicamente al ejercicio correspondiente a transporte internacional.

Si las personas titulares de las autorizaciones a que se refiere el párrafo anterior desean obtener la capacitación en una modalidad