

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados	Aeropuertos primer destino (o de salida)	ECUs
1	2	
	Santiago, España.	254,19
	Shannon.	91,31
	Sofía.	1.586,39
	Stockholm.	614,37
	Stuttgart.	1.148,35
	Tel-Aviv.	1.627,04
	Tenerife.	445,47
	Torino.	1.094,79
	Toulouse-Blagnac.	692,86
	Venezia.	1.236,32
	Warszawa.	941,77
	Wien.	1.430,59
	Zagreb.	1.501,62
	Zürich.	1.066,90
Zona III		
Al oeste de 110° O y entre 28° N y 55° N.	Amsterdam.	1.052,69
	Düsseldorf.	1.145,79
	Frankfurt.	1.172,48
	Geneva.	1.367,86
	Hamburg.	763,99
	Kopenhavn.	862,26
	London.	882,46
	Lusembourg.	1.287,60
	Madrid.	439,89
	Manchester.	700,45
	Milano.	1.075,75
	París.	996,92
	Prestwick.	441,74
	Shannon.	86,99
	Zürich.	1.451,36
Zona IV		
Al oeste de 40° O y entre 20° N y 28° N, incluyendo México.	Amsterdam.	880,12
	Barcelona.	871,34
	Berlín.	1.063,00
	Bruxelles.	895,38
	Düsseldorf.	1.001,65
	Frankfurt.	1.064,46
	Goteborg.	738,11
	Hamburg.	1.040,12
	Helsinki.	544,94
	Kopenhavn.	870,60
	Köln-Bonn.	1.020,79
	Lisboa.	450,80
	London.	587,16
	Madrid.	639,04
	Manchester.	418,59
	Milano.	981,49
	München.	1.191,52
	Oslo.	551,69
	París.	655,71
	Praha.	1.245,53
	Roma.	1.101,75
	Sal I., Cabo Verde.	90,83
	Santa María, Azores.	155,37
	Shannon.	171,11
	Stockholm.	608,09
	Wien.	1.373,50
	Zürich.	990,12
Zona V		
Al oeste de 40° O y entre el Ecuador y 20° N.	Amsterdam.	1.042,38
	Bale-Mulhouse.	995,07
	Barcelona.	905,80
	Bordeaux.	712,07
	Düsseldorf.	1.158,05
	Frankfurt.	1.106,92
	Hamburg.	1.178,14

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados	Aeropuertos primer destino (o de salida)	ECUs
1	2	
	Helsinki.	706,40
	Köln-Bonn.	1.084,10
	Las Palmas, Gran Canaria.	620,81
	Lisboa.	534,39
	London.	808,54
	Lyon.	947,80
	Madrid.	722,27
	Manchester.	625,37
	Marsella.	1.123,24
	Milano.	1.118,92
	München.	1.183,48
	Nantes.	670,47
	París.	826,66
	Porto.	519,53
	Porto Santo, Madeira.	320,25
	Prestwick.	393,95
	Roma.	1.237,17
	Santa María, Azores.	203,28
	Santiago, España.	523,34
	Shannon.	264,78
	Stockholm.	1.257,79
	Tenerife.	615,53
	Toulouse-Blagnac.	670,47
	Zürich.	1.097,57

Las cantidades anteriormente indicadas han sido calculadas de acuerdo con las siguientes tarifas unitarias aplicadas en los diferentes países participantes en el Sistema:

	ECUs
Bélgica/Luxemburgo	85,42
Alemania	71,20
Francia	62,56
Reino Unido	96,45
Países Bajos	57,91
Irlanda	24,03
Suiza	70,59
Portugal	42,46
Austria	53,87
España:	
Península	49,56
Canarias	52,86
Portugal-Santa María	11,09
Grecia	26,91
Turquía	30,98
Malta	75,26
Chipre	14,28
Hungría	14,14
Tasa unitaria global reducida para los vuelos domésticos en Turquía, a	20,35

28867 RESOLUCION de 16 de noviembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el Proyecto de Construcción de la Variante de Puerto Real. Tramos I y II, carretera N-IV de Madrid a Cádiz, puntos kilométricos 660,0 al 667,6, provincia de Cádiz, 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 Cons-

trucción de la Variante de Puerto Real. Tramos I y II, carretera N-IV de Madrid a Cádiz, puntos kilométricos 660,0 al 667,6, provincia de Cádiz, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 16 de noviembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de construcción de la variante de Puerto Real, tramos I y II, carretera N-IV de Madrid a Cádiz, puntos kilométricos 660,0 al 667,6 provincia de Cádiz, de la Dirección 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.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 2 de febrero de 1991, a la Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen del proyecto, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de este proyecto es la definición de una variante que suprima la travesía de Puerto Real de la carretera N-IV de Madrid a Cádiz, y enlace con la variante del Puerto de Santa María.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 30 de mayo de 1991, la Dirección General de Política Ambiental dio 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 I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio de impacto ambiental a trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 29 de mayo de 1992.

Durante este trámite no se presentó ninguna alegación.

Finalmente con fecha 11 de septiembre de 1992, la Dirección General de Carreteras, en virtud del artículo 16 del Reglamento, remitió el expediente completo a la Dirección General de Política Ambiental.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

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

Por observarse discrepancias importantes entre el estudio de impacto ambiental y algunas de las respuestas a las consultas previas realizadas, se solicitó de la Dirección Provincial de Cádiz de la Agencia del Medio Ambiente de la Junta de Andalucía información complementaria al respecto. El contenido de esta información se recoge en el anexo IV.

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 Variante de Puerto Real, tramos I y II, carretera N-IV de Madrid a Cádiz, puntos kilométricos 660,0 al 667,6. Provincia de Cádiz.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada 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 carretera, se asegurará mediante las actuaciones necesarias, el acceso al nivel actual como mínimo a las carreteras y caminos que son interceptados por el proyecto, reponiéndose todos los servicios afectados (riegos, cañadas, veredas, cordeles y coladas), de acuerdo con el Ayuntamiento de Puerto Real, Comunidades de Regantes y Cámaras Agrarias afectadas.

2. Protección del sistema hidrológico.—Con objeto de mantener inalteradas las características de las líneas de drenaje cruzadas por la carretera, no se acumularán en ellas materiales derivados del movimiento de tierras, ni se localizarán instalaciones auxiliares de obras desde las que se pueda afectar al sistema hidrológico.

3. Protección a las marismas.—Con objeto de minimizar el impacto que supone el paso de la vía por las, actualmente en su mayoría desecadas marismas de Las Aletas, se cumplirá lo siguiente:

a) Se garantizará la circulación hídrica entre las zonas que quedan a un lado y otro de la variante, habilitando cuantos pasos sean necesarios para reponer los cauces o caños existentes, y de manera que no existan tramos de más de 250 metros sin pasos, bien en forma de puentes o de obras de fábrica ampliamente dimensionadas.

b) No se permitirá la edificación de los márgenes de la variante, ni tampoco el tendido aéreo de líneas de suministro de energía o telefónico.

c) Se diseñarán y ejecutarán las medidas necesarias para evitar la intrusión en la marisma de contaminantes procedentes de posibles accidentes del transporte y de las escorrentías de la lluvia sobre la calzada.

d) Igualmente se diseñarán y ejecutarán medidas para evitar la intrusión en la marisma de materiales procedentes de la potencial erosión de los taludes.

e) Se prohíbe todo tipo de escombreras, vertederos y vertidos en la marisma, y los movimientos de maquinaria se limitarán exclusivamente a la zona de ocupación de la vía, para lo que previamente, y para asegurar su cumplimiento, se vallará el perímetro de la referida zona.

4. Protección a la fauna.—Para el mantenimiento de las poblaciones faunísticas así como su flujo en el área del proyecto, se cumplirán las medidas que se especifican en el capítulo 5.3 del estudio de impacto ambiental, respecto a fauna en general y en particular sobre aves, llevándose a cabo las medidas complementarias que determine la Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía a la vista del resultado real de la afectación que resulte, de la aplicación del Plan de Vigilancia.

5. Protección a los yacimientos arqueológicos.—En relación con el informe presentado por la Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, en el que se pone de manifiesto la existencia de yacimientos arqueológicos potencialmente afectados por la construcción de la variante, deberán realizarse prospecciones arqueológicas en todo el trazado y en particular en el área de Puente Melchor y alrededores, en el arranque sur de la variante de Puerto Real, punto kilométrico 667 de la carretera N-IV, y en el área de cerro de Ceuta e inmediaciones.

En función del resultado de estas actuaciones arqueológicas se determinarán las medidas a tomar de acuerdo con el mencionado organismo.

6. Recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Con objeto de contribuir a minimizar la erosión de los taludes y recuperar las áreas afectadas por la construcción de la vía, se realizarán las siguientes actuaciones:

Antes de la ocupación de los terrenos, se procederá a la retirada de tierra vegetal que servirá a los fines de revegetación de los taludes.

Se señalará la localización de vertederos, y el almacenamiento de los sobrantes de excavación.

Se procederá a la revegetación de taludes en las condiciones que se especifican en los capítulos 5.1 y 5.2 del estudio de impacto ambiental.

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

7. Programa de vigilancia.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos identificados como significativos en el estudio de impacto ambiental, de los adicionalmente identificados por el órgano ambiental, y de las medidas correctoras establecidas en dicho estudio y en el condicionado de esta declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones, y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión.

El programa incluirá dos informes sobre el estado de la vegetación implantada en el proyecto de recuperación ambiental a que se refiere la condición 6, remitiéndose el primero antes de la emisión del acta de recepción provisional de la obra y el segundo transcurridos dos años desde la referida fecha, y un informe anual sobre la afectación a la fauna que recoja los resultados del seguimiento a que se refiere el capítulo 5.4 del estudio de impacto ambiental.

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

8. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras, remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, un escrito certificando la incorporación al proyecto de construcción a adjudicar definitivamente, de la documentación adicional que esta Declaración de Impacto Ambiental establece como necesaria, y que es la siguiente:

Diseños referidos en la condición 3 apartados c) y d).

Informe sobre las prospecciones arqueológicas y medidas a tomar a que se refiere la condición 5.

Informe sobre la localización de vertederos y almacenamiento de sobrantes de excavación, a que se refiere la condición 6.

Del examen de esta 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, 16 de noviembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
1. ICONA	X
2. Delegación del Gobierno en Andalucía	—
3. Presidencia de la Junta de Andalucía	—
4. Agencia de Medio Ambiente	X
5. Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	X
6. Instituto de Ciencias Marinas del CSIC en Andalucía	—
7. Instituto Universitario de Ecología del Mediterráneo	—
8. Instituto Andaluz de Ecología del Mediterráneo del CSIC	—
9. Centro de Estudios Territoriales y Urbanos de la Junta de Andalucía	—
10. Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología del CSIC	X
11. Asamblea Verde	—
12. ANDALUS (Federación Ecologista Andaluza Amigos de la Tierra)	—
13. Federación Andaluza de Asociaciones Defensa de la Naturaleza	—
14. Confederación Ecologista Pacifista Andaluza (CEPA)	—
15. ADENA	—
16. Ayuntamiento de Puerto Real	X
17. Gobierno Civil de Cádiz	X
18. Diputación Provincial de Cádiz	X
19. Junta del Puerto de Cádiz	X
20. Demarcación de costas de Andalucía-Atlántico ..	X
21. Asociación Gaditana de Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN)	—
22. Colectivo Ecologista «La Plazoleta»	—
23. Federación Pacifista Gaditana F.E.G.P.	—
24. VERDEMAR	—
25. Grupo Ecologista «Alimoche»	—
26. F.A.T.	—

La respuesta del ICONA fue la siguiente:

El trazado del proyecto de autovía de dos calzadas con dos carriles cada una, de las que sólo se construiría una en esta primera fase, transcurre, según el referido Organismo, en un porcentaje importante por el interior del parque natural de la bahía de Cádiz.

La magnitud de las obras necesarias para la construcción de la autovía, así como la propia existencia de ésta en el futuro, parecen muy difícilmente compatibles con la pervivencia en óptimo estado de este espacio protegido, por lo que deberían buscarse soluciones alternativas para que la carretera evitara en lo posible transcurrir por el parque.

Sin embargo, de llevarse a cabo el proyecto en las condiciones presentadas, el estudio de impacto debería ser especialmente riguroso en la valoración del efecto de las obras y del funcionamiento futuro de la carretera sobre la dinámica funcional de la marisma, en especial en lo que concierne a aspectos tales como hidrología, edafología, litología, flora

y fauna, sin olvidar tampoco otros temas como afección a vías pecuarias, zonas de tránsito de fauna, etc.

Los aspectos más relevantes contenidos en las restantes respuestas son los siguientes:

La Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía señala que deben considerarse como factores de máxima importancia los valores naturales a proteger en la zona del parque natural «Bahía de Cádiz», a la hora de diseñar trazados que, optativamente, discurriesen fuera de los límites del mismo, o de discurrir por su interior, lo hicieran sobre lugares donde signifiquen la mínima alteración del medio.

Resalta la necesidad de respetar la hidrodinámica de la zona, señalando como aspectos a tener en cuenta:

Determinación del impacto producido por las aguas de escorrentía y medidas para prevenir el paso de contaminantes de la calzada a las zonas de vertido de dichas aguas.

Establecimiento de medidas correctoras encaminadas a prevenir fenómenos erosivos.

Medidas dirigidas a minimizar los impactos producidos en la fase de construcción, principalmente en lo referente a los movimientos de maquinaria, movimientos de tierra, extracción de áridos, vertederos, etc.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir comunica que no tiene sugerencia alguna que formular al estudio remitido.

El Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología del CSIC en Sevilla estima que, además de las características generales y específicas del área por la que discurrirá la vía, habrán de tenerse también en cuenta en el estudio de impacto ambiental los aspectos que pueden afectar a la población limítrofe y zona hospitalaria (ruidos, velocidad, emisiones de gas, vistas...) y la posibilidad de minimizarlos, por ejemplo, con la creación de pantallas arbóreas, puesto que su incidencia sobre el factor edáfico es pequeña ya que, prácticamente, el nuevo recorrido queda incluido en los límites periurbanos, afectando a una relativa pequeña extensión cultivable y de marismas, cuyos desagües naturales y circulación hídrica natural, habrán de conservarse para evitar avenidas y encharcamientos peligrosos.

También se deberán considerar los efectos de la obra sobre el parque nacional «Bahía de Cádiz».

El Ayuntamiento de Puerto Real se ratifica en el acuerdo tomado por el Pleno de dicho municipio en sesión celebrada el día 9 de noviembre de 1990, en el sentido de informar favorablemente el proyecto.

El Gobierno Civil de Cádiz remite el informe de la Delegación Provincial de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, en el que se reseñan los siguientes yacimientos arqueológicos existentes en la zona y que pueden verse afectados por la construcción de la carretera:

a) Área de puente Melchor y alrededores, en el arranque sur de la variante de Puerto Real, punto kilométrico 667 de la carretera N-IV.

b) Área de cerro de Ceuta e inmediaciones. Término municipal de Puerto Real.

En líneas generales, los yacimientos corresponden a industrias alfareras de época romana.

La Diputación de Cádiz indica que el estudio de impacto ambiental debería considerar con especial atención la incidencia que las obras tendrán sobre las marismas y salinas.

En este sentido deberá estudiarse la afección sobre el sistema de aguas de las mismas y sobre la importante fauna que vive en ellas, con especial consideración a las especies en peligro de extinción que encuentran en ella su refugio.

Se considera que el estudio de impacto ambiental debería tomar en consideración los proyectos actualmente en fase de redacción y/o estudio encaminado a la preservación o mejora de las zonas húmedas de la bahía como en el caso de la reinundación de las marismas desecadas por el IRIDA, proyecto realizado por el Centro de Investigaciones Pesqueras (CSIC) y en estudio por la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, el cual podría verse afectado por las obras que se proyectan de no tomarse en consideración la posible conjugación de ambos.

En relación a la posible incidencia del proyecto sobre zonas arboladas, se sugiere se estudie la importancia ecológica y social de las mismas, dado el alto grado de regresión que estos espacios sufren en el entorno de la bahía de Cádiz y el escaso número de masas arbóreas existentes actualmente en dicho marco territorial.

La Junta del puerto de la bahía de Cádiz manifiesta que, dado que el trazado de la nueva vía discurrirá en parte por zona de marismas, y que la construcción de la carretera representará en cierto modo una

discontinuidad superficial en el sistema hidrológico de las mismas, se solicita que se habiliten cuantos pasos de aguas, ampliamente dimensionados, sean necesarios para reponer los cauces o caños existentes, de forma que puedan facilitar el paso de la fauna menor bajo la explanada de la carretera y sirvan a su vez para eliminar el «efecto presa» en caso de lluvias torrenciales.

La demarcación de costas de Andalucía-Atlántico informa que:

1. Una gran parte del trazado discurre por terrenos de dominio público marítimo-terrestre, de acuerdo al deslinde aprobado por Orden de 12 de febrero de 1971, por lo que nos encontramos en el supuesto del artículo 32.2 de la Ley 22/1988, de Costas.

2. El dominio público a ocupar está constituido por marismas, medio físico de gran fragilidad y alto valor ecológico. Por tanto creemos que es imprescindible garantizar la circulación del agua. En particular, entre el punto kilométrico 2,100 y 4,900 hay una distancia de 2.800 metros, sin ningún paso de agua de un lado a otro del terraplén. Por ello en ningún caso debería haber tramos de más de 250 metros sin pasos de agua, bien en forma de puente (en todos los caños), bien en forma de atarjea o similar obra de fábrica.

3. No debería permitirse la edificación en los márgenes de la variante, ni tampoco el tendido aéreo de líneas de suministro de energía o telefónicas.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en la construcción de una variante de la carretera N-IV entre el punto kilométrico 656,700 y el punto kilométrico 664,800, para eliminar la travesía actual de Puerto Real. El desarrollo de la traza de la nueva carretera se extiende en una longitud total de 8.228 metros.

Aunque en el proyecto de trazado aprobado se prevé la variante con carácter de autovía con dos calzadas unidireccionales de dos carriles cada una y la correspondiente mediana entre ambas calzadas, el presente proyecto recoge, en una primera fase, la construcción de una sola calzada. No obstante, los enlaces y estructuras de paso se proyectan con carácter definitivo para que en su día se pueda construir la segunda calzada sin necesidad de ampliar dichas estructuras.

En el origen se proyecta un enlace con la carretera N-IV. Estableciéndose en esta zona el cruce sobre el FF. CC. Madrid-Cádiz.

A continuación se desarrolla el trazado, estableciendo cruces a distinto nivel para mantener los servicios afectados. En esta zona se prevé la conexión con la futura «Variante del Puerto de Santa María».

En el punto kilométrico 4,650 se intercepta y se da paso a un camino del I.A.R.A. que discurre por las marismas.

En el punto kilométrico 5,220 se pasa con una estructura sobre la carretera CA-P-2010 a El Portal.

La autopista A-4 es interceptada en el punto kilométrico 5,420 sobre la que se proyecta un enlace.

Desde el origen hasta este punto la traza discurre sobre terrenos de marismas cuyas características geotécnicas obligan a un tratamiento especial.

A partir del punto kilométrico 5,200 y hasta el final del proyecto la naturaleza del terreno cambia, pudiendo ser utilizados los productos de la excavación en la formación de terraplenes y en cimentación de estructuras.

En el punto kilométrico 5,765 la variante pasa sobre la carretera CA-P-2012 a El Pedroso.

En el punto-kilométrico 6,290 se da paso al camino de acceso al depósito de agua de Puerto Real.

En el final del proyecto, en el punto kilométrico 7,690, se establece el enlace de salida y conexión con la N-IV y de acceso sur a Puerto Real, aprovechando el puente actual sobre el ferrocarril.

El proyecto no contempla alternativas de trazado.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio de impacto ambiental describe amplia y detalladamente las características de los diferentes factores ambientales locales.

Define que la zona presenta un clima mediterráneo subtropical, con características propias de su situación costera, con precipitación media

que oscila entre 600-700 milímetros/año, una evapotranspiración potencial media del orden de 950 a 1.000 milímetros/año y temperatura media anual en torno a los 17-18 °C. Las características más significativas del territorio son la estructura horizontal, la escasa elevación y el predominio de la fracción arenosa y de fango que han dado como resultado la emersión de un espacio marismoso que en muchas ocasiones se halla transformado en salinas.

El proyecto analizado se enmarca en el tramo bajo de la cuenca del río Guadalete y del río Sampedro, conectado con el Guadalete, en crecidas a través del Caño de la Tapa. La vía discurre, fundamentalmente, sobre la marisma de Las Aletas, que se superpone parcialmente al acuífero litoral de la cuenca del Guadalete.

Según el estudio las obras previstas no afectan directamente a ningún cauce estable, pero sí a la comunicación hidráulica entre sectores de la marisma, que en su mayor parte se encuentra desecada y saneada con anterioridad. La afección, por otra parte reducida, corresponde a un área periurbana y no afecta al drenaje general de la marisma en caso de avenidas. Desde el punto de vista de la hidrología subterránea, el trazado discurre sobre el acuífero de la cuenca del Guadalete, litoral, detrítico, con un volumen de reservas importante (del orden de 660 hectómetros cúbicos), pero con unos recursos muy reducidos, de aproximadamente 24 hectómetros cúbicos/año. El acuífero está directamente conectado con el río Guadalete, siendo la calidad de las aguas muy baja y condicionada por la propia del río.

Dice el estudio que, respecto a fauna, Puerto Real presenta una zona catalogada dentro de las áreas importantes para las aves, y hace mención de una gran variedad de ecosistemas entre los que destacan marismas y salinas. Estas últimas presentan una fauna cualitativamente pobre pero cuantitativamente muy rica, destacando avocetas, cigüeñuelas, chorlitos-patinejos y charrancitos.

El estudio indica la existencia de las siguientes vías pecuarias en el ámbito del proyecto:

Cañada Real del Camino de Medina, cañada Real del Camino de Paterna, cordel del Puerto de Santa María a San Fernando, vereda del camino viejo de Paterna y colada de Machine al cementerio.

Respecto al sector primario el estudio menciona los cultivos herbáceos con un regadío orientado a la producción forrajera, destacando la alfalfa, maíz, sorgo, trigo, etc.; un cultivo de secano con trigo, remolacha, girasol y habas; el viñedo, y el pastizal de las marismas, que es de baja calidad y casi improductivo.

En el sector secundario el estudio dice que la mayor parte de la actividad corresponde a la rama de industria y que las salinas se encuentran en un período de crisis, que ha provocado el abandono de muchas de ellas y un brusco hundimiento en la producción de sal.

Por último el estudio de impacto ambiental indica que de los espacios naturales protegidos catalogados en la zona, únicamente el Parque natural de la Bahía de Cádiz queda afectado marginalmente por el enlace inicial del nuevo trazado en su extremo noroeste.

Los impactos detectados por el estudio como significativos son los siguientes:

Impactos sobre la vegetación y el paisaje.

Posible afección a la fauna, especialmente aves y vertebrados.

Afección del trazado a las zonas arqueológicas de puente Melchor y del cerro de Ceuta.

No se detectan impactos significativos en zonas habitadas, en particular las señaladas en este sentido por el Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología del CSIC.

Análisis de contenido

El estudio de impacto ambiental puede considerarse bien planteado y desarrollado.

La cartografía es amplia y detallada permitiendo conocer el proyecto y las repercusiones en su entorno.

La identificación y valoración de impactos, las medidas correctoras que se proponen y el programa de vigilancia, han resultado útiles para la formulación de la declaración de impacto ambiental.

ANEXO IV

Respuesta a la información solicitada a la Dirección Provincial de Cádiz de la Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía

El citado Organismo responde, en esencia, que la variante de Puerto Real sólo afecta al Parque Natural de la Bahía de Cádiz en un pequeño tramo en la conexión norte con el actual trazado de la N-IV comprendido entre la misma carretera y la línea del ferrocarril, por donde discurre el límite del parque natural, tratándose de una zona poco sensible.

El resto del trazado discurre fuera de los límites del Parque Natural de la Bahía de Cádiz, por terrenos de marismas que en su día fueron desecados con fines agrícolas y que en la actualidad no se descarta sean utilizados para la implantación de cultivos marinos, por lo que se debe considerar en la correspondiente declaración de impacto ambiental la no afección a los cursos de agua existente, debiendo respetarse en todo momento la dinámica actual de la zona.

28868 *RESOLUCION de 9 de diciembre de 1992, de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, por la que se acuerda la inscripción de diversos laboratorios en el Registro General de Laboratorios de ensayos acreditados para el control de la calidad de la edificación.*

Vistas las órdenes de los órganos competentes de la Junta de Castilla y León concediendo acreditaciones a diversos laboratorios para la realización de ensayos en áreas técnicas de acreditación para el control de calidad de la edificación y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de las disposiciones reguladoras generales para la acreditación de laboratorios de ensayos para el control de la calidad de la edificación, aprobadas por el Real Decreto 1230/1989, de 13 de octubre,

Esta Dirección General resuelve:

Inscribir en el Registro General de Laboratorios de ensayos acreditados para el control de de calidad de la edificación a los siguientes laboratorios:

«Laboratorio Investigaciones y Control de Calidad, Sociedad Anónima» (INCOSA), sito en avenida de Portugal, 130, Ponferrada (León), para la realización de ensayos en el «área de control de hormigón en masa o armado y sus materiales constituyentes: Cemento, áridos, agua, acero para armaduras, adiciones y aditivos», con el número 12010HA92, y en el «área de ensayos de laboratorio de mecánica del suelo», con el número 12010SE92, acreditado por la Comunidad Autónoma en fecha 4 de noviembre de 1992.

«Laboratorio Centro de Estudios y Control de Obras, Sociedad Anónima» (CESECO, S. A.), sito en calle Turquesa, parcela R-8, polígono San Cristóbal, Valladolid, para la realización de ensayos en el «área de control de hormigón en masa o armado y sus materiales constituyentes: Cemento, áridos, agua, acero para armaduras, adiciones y aditivos», con el número 12009HA92, acreditado por la Comunidad Autónoma en fecha 9 de noviembre de 1992.

Publicar dichas inscripciones en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 9 de diciembre de 1992.—La Directora general para la Vivienda y Arquitectura, Cristina Narbona Ruiz.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

28869 *RESOLUCION de 5 de noviembre de 1992, de la Dirección General de Personal y Servicios, por la que se publica el fallo de la sentencia dictada por la Sección Quinta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional en 8 de octubre de 1991, relativa al recurso interpuesto por la Maestra doña María Rosario Díaz Rodríguez contra la adjudicación del concurso de traslados 1.987/88.*

De conformidad con lo dispuesto en la Orden de 17 de septiembre de 1992, referente a la sentencia de 8 de octubre de 1991 dictada por la Sección Quinta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audien-

cia Nacional, relativa al recurso número 59.096, interpuesto por la Maestra doña María Rosario Díaz Rodríguez contra la Orden de 30 de mayo de 1988 («Boletín Oficial del Ministerio de Educación y Ciencia» de 30 de junio), que resolvió definitivamente los concursos de traslados del Cuerpo de Profesores de EGB convocados por Orden de 10 de noviembre de 1987 («Boletín Oficial del Estado» del 13),

Esta Dirección General ha dispuesto la publicación del fallo cuyo tenor literal es el siguiente:

«Fallamos: Que desestimando en parte el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Procurador señor Alvarez Migoyo, en nombre y representación de doña María Rosario Díaz Rodríguez, contra la resolución tácita del Ministerio de Educación y Ciencia a que la demanda se contrae, declaramos que la resolución impugnada no es conforme a Derecho y, como tal, la anulamos, ordenando la retroacción del expediente administrativo al momento en que por un error informático le dejaron de valorar los méritos de la recurrente, debiendo el Ministerio de Educación y Ciencia proceder a la valoración de tales méritos con arreglo a su expediente y resolver el concurso con arreglo a Derecho, adjudicándole alguna de las vacantes solicitadas en Oviedo, si por mejor derecho le corresponde, y sin hacer expresa condena en costas.»

Madrid, 5 de noviembre de 1992.—El Director general, Gonzalo Junoy García de Viedma.

Ilmo. Sr. Subdirector general de Gestión de Personal de Enseñanza Básica.

28870 *RESOLUCION de 5 de noviembre de 1992, de la Dirección General de Personal y Servicios, por la que se publica el fallo de la sentencia dictada en 28 de enero de 1992 por la Sección Quinta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional en relación con el recurso interpuesto por el Maestro don Amador Vélez Maté contra la resolución definitiva del concurso de traslados 1.986/1987.*

De conformidad con lo dispuesto en la Orden de 7 de octubre de 1992, referente a la sentencia de 28 de enero de 1992 dictada por la Sección Quinta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, relativa al recurso número 58.915, interpuesto por el Maestro don Amador Vélez Maté contra la resolución definitiva del concurso de traslados del Cuerpo de Profesores de EGB convocado por Orden de 24 de octubre de 1986 («Boletín Oficial del Estado» de 11 de noviembre).

Esta Dirección General ha dispuesto la publicación del fallo cuyo tenor literal es el siguiente:

«Fallamos: Que desestimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la representación legal de don Amador Vélez Maté contra la Resolución del Ministerio de Educación y Ciencia desestimatoria presunta por silencio administrativo del recurso de reposición formulado contra la Resolución de 18 de mayo de 1987, debemos declarar y declaramos que tales Resoluciones administrativas son conformes a derecho y, por ello, las confirmamos; sin hacer condena en costas.»

Madrid, 5 de noviembre de 1992.—El Director general, Gonzalo Junoy García de Viedma.

Ilmo. Sr. Subdirector general de Gestión de Personal de Enseñanza Básica.

28871 *RESOLUCION de 23 de noviembre de 1992, de la Secretaría de Estado de Educación, por la que se deniegan y conceden ayudas a Instituciones públicas y Entidades privadas del ámbito territorial de Castilla-La Mancha para la realización de actividades en el marco de la educación de adultos.*

De conformidad con la Resolución de la Secretaría de Estado de Educación, de 24 de julio de 1992 («Boletín Oficial del Estado» de 15 de agosto) por la que se convocan ayudas para Instituciones públicas y Entidades privadas del ámbito de Castilla-La Mancha para la realización de actividades de educación de adultos durante el curso 1992-1993 y por la que se establece el procedimiento para la concesión de estas ayudas, una vez examinada la propuesta elaborada por la Comisión seleccionadora prevista en la disposición sexta de la Resolución citada,