

Se trata de una carretera con una longitud de 5.263 metros, una sola calzada de dos direcciones, y anchura de plataforma de 10 metros.

El área geográfica del estudio se enmarca en el entorno de la población de Teruel y la vega del río Alfambra.

Descripción de las soluciones:

Las soluciones 1, 2 y 6 parten de la CN-234 a la altura del comienzo del polígono industrial La Paz, siguiendo durante casi un kilómetro la actual carretera provincial de Concud y Celadas para después girar a la derecha hacia el paraje conocido como El Chantre, atravesando luego terrenos de secano, y bordeando la vega del río Alfambra llega a la CN-420 por la zona de la estación de Los Baños del antiguo ferrocarril minero de Ojos Negros a Sagunto.

Estas alternativas son las que se alejan más del núcleo de Teruel, atravesando terrenos de poco valor intrínseco, afectando a la vega en la zona que tiene menos anchura. La longitud de estas soluciones es aproximadamente de 5.260 metros.

Las soluciones 3, 7 y 8 arrancan del mismo punto que las anteriores, girando a la derecha para ganar la vega del río Alfambra, por la que transcurren hasta llegar a la CN-420 discurren más próximas a Teruel.

Estas soluciones presentan como problemas el mayor recorrido por zona de vega y el discurrir paralelo muy próximo al río con la exigencia de establecimiento de muros de defensa de cierta importancia. La longitud de estas soluciones es aproximadamente de 3.600 metros.

Las soluciones 4 y 5, son de carácter más urbano, correspondiendo la 4 a lo previsto, en el Plan General de Ordenación de Teruel, y quedaría como una vía perimetral por la cornisa de la zona de los Llanos de San Cristóbal, bordeando la ampliación del suelo urbano de las Viñas, que tiene una tendencia acusada a la urbanización de uso residencial. La 5 tiene características aún más urbanas, ya que la traza discurre por los citados terrenos de Las Viñas, ya claramente consolidados con abundantes edificaciones. Ambas soluciones arrancan del paraje conocido como Puente del Cubo, en el tramo de acceso a Teruel por la Virgen del Carmen desde la variante de la CN-234; atraviesan después un tramo de la Vega del río Alfambra, necesitando a continuación un fuerte terraplenado para ganar cota en el cruce con el ferrocarril Zaragoza-Valencia; llegan a los llanos de San Cristóbal y, después de atravesar las zonas suburbanas, hacen su conexión con la CN-420 en un punto próximo a Teruel. La solución 4 tiene una longitud de unos 2.700 metros y la solución 5 de unos 2.000 metros.

Todas las alternativas precisan la construcción de un puente sobre el río Alfambra, y obras de paso sobre el ferrocarril Zaragoza-Valencia. Además las soluciones 7 y 8 requieren la construcción de los correspondientes pasos para salvar el Arroyo Rioseco.

El estudio previo e informativo selecciona como opción más recomendable la denominada solución 2.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido:

El estudio señala que los alrededores de Teruel presentan un relieve muy variado, con pendientes que pueden llegar al 40 por 100. Los corredores por los que se desarrollan las trazas son relativamente suaves, teniendo en común un punto bajo en el cruce con el río Alfambra y dos ascensos para alcanzar las carreteras N-234 y N-420.

El estudio señala que el principal curso de agua que afecta a la zona en que se desarrollan las trazas es el río Alfambra. Dicho cauce se caracteriza por su gran irregularidad. Ocasionalmente las avenidas extraordinarias pueden dar lugar a inundaciones de parte de la Vega, que si bien pueden alcanzar bastante extensión, no tienen efectos excesivamente graves, debido a la poca altura de la lámina:

El resto de los cauces existentes, según dice el estudio, no son de circunvalación permante, sino meras ramblas y barrancos de los que el más destacado es la rambla del Río Seco, afluente del Alfambra, que puede dar caudales de cierta importancia en épocas de tormenta.

En cuanto a la hidrología subterránea, el estudio señala que el único acuífero que puede afectarse es el que da lugar al manantial de los Baños. Se trata de un acuífero superficial con un nivel freático aproximadamente a 1 metro de la superficie del terreno, situado en los alledaños de la antigua estación balnearia.

El estudio indica que la vegetación natural no se ve afectada en ningún punto, ya que ha sido desplazada por los cultivos de secano o de regadío.

En cuanto a la fauna, el estudio destaca que no hay especies singulares. Cita el jabalí en los llanos de la zona de Concud, con presencia estacional

y eventuales bajadas a la vega; conejo, liebre y perdiz, córvidos; y en el río Alfambra trucha y barbo, si bien en duras condiciones de supervivencia por la irregularidad de los caudales.

Define en la zona, cinco ámbitos generales de paisaje, correspondientes a secano, laderas, regadío, ribera y llanos de San Cristóbal.

Señala la fuerte dependencia del entorno del sector productivo primario, con poca importancia de los sectores industrial y de servicios.

El estudio considera como menos impactante las soluciones 1, 2 y 6 e igualmente válidas desde el punto de vista ambiental.

Los impactos significativos detectados en la solución 2, seleccionada por el estudio previo, son los siguientes:

- Afección producida por los movimientos de tierras 162.617 metros cúbicos de excavación y 153.500 metros cúbicos de terraplén.

- Desmontes con alturas de 7 metros en el punto kilométrico 2,988, y de 8 metros en el punto kilométrico 4,973; terraplenes de 18 metros en el punto kilométrico 1,481, de 8 metros en los puntos kilométricos 2,486 y 2,800, y de 11 metros en el punto kilométrico 4,650.

- Construcción del puente sobre el río Alfambra.

Análisis del contenido:

- No figura la descripción del proyecto, obligando al evaluador a utilizar los documentos técnicos de aquél.

- Están bien descritas las características del medio físico y del medio socioeconómico, aunque este último abunda en datos que van mucho más lejos del área afectada por el proyecto.

- El estudio adolece de planos de adecuada escala y detalle, con representación exclusiva del área afectada, especialmente de la cuenca hidrográfica.

- No se señala la ubicación de canteras y vertederos.

- La identificación de impactos es aceptable, pero no describe la técnica empleada para determinar los valores que asigna a los mismos.

- No figura el programa de vigilancia ni el documento de síntesis.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

Confederación Hidrográfica del Júcar. La Confederación Hidrográfica no advierte ningún inconveniente en los trazados estudiados, y en lo que respecta a sus competencias los informa favorablemente.

17980 RESOLUCION de 1 de junio de 1993, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Carretera N-120 de Logroño a Vigo, puntos kilómetros 164,2 al 165,1: Variante de Melgar de Fernamental (Burgos)», 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, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 1 de junio de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Carretera N-120 de Logroño a Vigo, puntos kilométricos 164,2 al 165,1: Variante de Melgar de Fernamental (Burgos)», 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.

Con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 1 de febrero de 1991, como Memoria-resumen, la Orden de estudio informativo y un croquis de situación de la actuación propuesta.

El estudio informativo tiene por objeto, a partir de las soluciones planteadas, analizar y seleccionar el trazado más conveniente para la variante de Melgar de Fernamental (Burgos).

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, 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 más significativas se recogen en el anexo I.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio de impacto ambiental, incluido como anexo en el estudio informativo, fue sometido a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 31 de julio de 1992, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 29 de marzo de 1993, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo consistente en el estudio informativo que incluye, como un anexo, el estudio de impacto ambiental, y el expediente de información pública.

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.

Un resumen del resultado de la información pública del estudio de impacto, se acompaña como 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 29 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del 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 estudio informativo de la carretera N-120 de Logroño a Vigo, puntos kilométricos 164,2 al 165,1: Variante de Melgar de Fernamental (Burgos).

Declaración de impacto ambiental

Examinado el expediente completo y analizadas las características del medio, se informa favorablemente la denominada opción 2 del estudio informativo, y se establecen por la presente declaración de impacto ambiental, las siguientes condiciones de manera que el proyecto de ésta resulte ambientalmente viable:

1. Permeabilidad territorial.—Con objeto de asegurar la permeabilidad territorial y mantener la accesibilidad a través de la nueva variante, se diseñarán las estructuras y medidas necesarias que, en todo momento, aseguren al nivel actual como mínimo, el tránsito para personas, ganados y vehículos, así como el funcionamiento de los servicios afectados por el trazado seleccionado. Especialmente se atenderá a la continuidad de las vías pecuarias «Colada del camino de Melgar de Fernamental a Padilla de Abajo», que el trazado seleccionado atraviesa en el punto kilométrico 0+500, aproximadamente, del proyecto y de los canales y acequias afectadas.

Asimismo, se diseñarán pasos inferiores que aseguren los corredores habituales de movimiento de fauna alterados por la realización de la variante. El número de pasos, su ubicación, dimensiones y justificación deberán detallarse en el proyecto de construcción.

2. Protección del sistema hidrológico.—Dado que la variante discurre por una zona con importante red fluvial y atraviesa su elemento principal, el río Pisuerga, además de otros arroyos y canales, se tomarán las siguientes medidas:

Para minimizar el arrastre de materiales a los cauces, se protegerán con muretes o encachados los pies de terraplén próximos a los cursos de agua.

No podrán efectuarse ningún tipo de vertidos ni ubicar instalaciones auxiliares en lugares que puedan afectar al sistema hidrológico superficial o subterráneo.

3. Protección del suelo o integración paisajística de la obra.—Dado que la alteración del paisaje y su morfología es uno de los impactos significativos que producirá la realización de la obra, el estar el núcleo urbano de Melgar de Fernamental situado en una zona elevada que domina la carretera, se incluirá en el proyecto de construcción, la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra definida en sus aspectos técnicos y económicos que desarrolle los siguientes apartados:

Análisis de todas las áreas afectadas por la obra y actividades auxiliares para conseguir la integración paisajística del conjunto, estudiando especialmente las acciones que se llevarán a cabo en las riberas y entorno del río Pisuerga.

Ubicación, forma y características finales de recuperación de los vertederos que albergarán los aproximadamente 57.440 metros cúbicos de tierras sobrantes generados durante la obra.

Localización, forma de explotación y restauración de las zonas de préstamos que se utilizarán para la obtención de los 157.162 metros cúbicos previstos de tierra seleccionada.

Determinación de las zonas a revegetar; las especies arbóreas y arbustivas convenientes y el volumen de siembra y tratamiento que se llevará a cabo para la implantación de la vegetación, con especial atención a las zonas de ribera y proximidades del río Pisuerga.

Las acciones de restauración y recuperación ambiental se coordinarán y simultanearán espacial y temporalmente con las propias de la construcción de la variante; asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

4. Seguimiento y vigilancia.—Se redactará un plan de vigilancia para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones 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. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El plan de vigilancia incluirá la remisión de los siguientes informes: Antes del acta de recepción provisional de la obra:

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas para asegurar la permeabilidad territorial y para proteger el sistema hidrológico a que se refieren las condiciones 1 y 2 respectivamente.

Informe sobre las medidas de protección y restauración ejecutadas para la integración paisajística de la obra, referidas en la condición 3.

Anualmente y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción provisional de la obra, se remitirá un informe sobre la eficacia, estado y evolución de las medidas para la integración paisajística de la obra, incluidas en la condición 3.

4. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, un escrito certificando la incorporación en el proyecto de construcción de la documentación adicional que esta declaración de impacto ambiental establece como necesaria antes de la aprobación del mismo, y que es la siguiente:

Descripción de las acciones y estructuras diseñadas que se incorporan al proyecto, para asegurar la permeabilidad territorial referida en la condición 1.

Estudios y medidas adoptadas para la protección del sistema hidrológico citados en la condición 2.

Plan de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra referido en la condición 3.

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 ambiental.

Madrid, 1 de junio de 1993.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA (Madrid)	X
Delegación del Gobierno Castilla-León (Valladolid)	
Presidencia de la Junta de Castilla-León (Valladolid)	
Consejo de M. A. y Ordenación T. (Castilla-León) (Valladolid)	X
Consejo de Cultura y Bienestar (Castilla-León) (Valladolid)	X
Confederación Hidrográfica del Duero (Valladolid)	X
Ayuntamiento de Melgar de Fernamental (Burgos)	X
Gobierno Civil de Burgos	X
Diputación Provincial de Burgos	
Centro de Experimentaciones Forestales (Soria)	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Servicio de Investigaciones Agrarias (Valladolid)	
Cátedra de Ecología de la Universidad de Salamanca	
ADENA (Madrid)	
F.A.T. (Madrid)	
Federación Ecologista de Castilla-León (Valladolid)	
Colectivo CATUESO (Avila)	
ASDEN (Soria)	
CEMAC (Burgos)	
Grupo Estudios Defensa de Ecosistemas (Burgos)	
Colectivo Ecologista (Burgos)	
Grupo Naturalista CIE (Burgos)	

Aspectos ambientales más significativos de las respuestas recibidas

ICONA:

La zona presenta un notable interés paisajístico, marcado por una acusada horizontalidad. Este factor debe ser tenido en cuenta en la ejecución de las obras previstas, evitando la acumulación de materiales elevados o cualquier otro elemento que perturbe la composición paisajística actual.

Por otra parte, el río Pisuerga presenta en este punto una vegetación ripícola de interés, debiendo procurarse que el impacto causado sobre ella y el lecho del río sea mínimo.

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla-León:

Se deberá minimizar el impacto de las obras sobre el cauce y zona de ribera del río Pisuerga, incluyendo las medidas necesarias para la correcta restauración de las zonas afectadas.

Las obras podrían afectar a vías pecuarias clasificadas (en la zona se localizan siete vías pecuarias), por lo que se deberá tener en cuenta su carácter de bienes de dominio público, y lo previsto en la Ley y Reglamento de Vías Pecuarias.

Consejería de Cultura y Bienestar de la Junta de Castilla-León. Servicio Territorial de Cultura de Burgos:

Los trazados previstos no afectan directamente a yacimiento arqueológico alguno conocido.

Gobierno Civil de Burgos:

Entre las afecciones destacan las que se producirían sobre el sistema hidrológico del río Pisuerga en una zona de tradicional uso recreativo, y sobre el paisaje, ya que el casco urbano está situado en un lugar elevado que domina la obra.

El informe incluye también una relación de las vías pecuarias que podrían verse afectadas por el proyecto, así como la situación de las mismas en un mapa de la zona.

Confederación Hidrográfica del Duero:

Apunta en forma genérica los aspectos que, debería contemplar el estudio de impacto ambiental respecto a movimientos de tierras y actuaciones a realizar como consecuencia de la intersección de cauces públicos.

Ayuntamiento de Melgar de Fernamental:

Sugiere que la variante norte sería más adecuada y apunta la necesidad de facilitar dos entradas a esta localidad.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El estudio informativo tiene por objeto analizar y seleccionar la variante más conveniente para el tramo comprendido en los puntos kilométrico 164 + 200 y 165 + 100 de la actual N-120 a su paso por la localidad de Melgar de Fernamental en la provincia de Burgos.

Opción 1: Variante Sur:

Tiene su origen en el punto kilométrico 162 + 900, y su longitud total es de 4,1 kilómetro. Sus características geométricas se ajustan a las establecidas para una velocidad de proyecto de 80 kilómetros hora. Todo el tramo es de nuevo trazado y discurre al sur del casco urbano de Melgar

de Fernamental, entre éste y su polígono industrial por lo que esta opción ha sido trazada de tal forma que asegure su compatibilidad con los planes urbanísticos municipales.

Está formada por dos tramos rectos y cuatro curvas circulares.

Los movimientos de tierras previstos para esta opción son: 76.011 metros cúbicos de desmonte, 31.189 metros cúbicos de terraplén procedente de excavación y 124.754 metros cúbicos de terraplén procedentes de préstamos.

Como singularidad destacable hay que citar el paso sobre el río Pisuerga mediante la construcción de un puente, igualmente se soluciona el paso sobre los canales de dicho río.

En lo referente a otras vías de comunicación, cruza la carretera de Castrojeriz y la de acceso al polígono industrial.

Se ha previsto un enlace con la carretera de Castrojeriz. El enlace es tipo diamante, completándose con vías de servicio para los caminos existentes.

El trazado finaliza en el punto kilométrico aproximado 166 + 500 de la actual N-120.

Opción 2: Variante Norte:

El desarrollo total de la opción es de 4,9 kilómetros aproximadamente.

Esta opción desarrolla su trazado desprendiéndose de la carretera actual en el punto kilométrico 162 + 200, hacia el norte, con un radio de 1.000 metros, continuando con una alineación recta, curva de radio 1.000 y alineación recta, tras la cual se dispone un radio 1.000 para entroncar con el trazado de la carretera actual, en el punto kilométrico 166 + 700 aproximadamente.

Las características geométricas del trazado se ajustan, como en la opción 1, a una velocidad de proyecto de 80 kilómetros hora, considerando de forma general este trazado, supone una circunvalación por el norte de Melgar de Fernamental, alejándose de la carretera actual una distancia máxima de 1.200 metros.

En lo referente a los cruces de ríos, arroyos, cursos de agua y vías de comunicación, son similares a los enumerados para la opción 1.

El enlace previsto en esta opción es uno con la carretera de Villadiego BU-630, tipo diamante, con la CN-120 en paso superior.

El cruce con la carretera de Valtierra se resuelve realizando un paso sobre la variante.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido:

El estudio aborda, primeramente, las características generales de las dos opciones planteadas incluyendo, además, la opción 0 (mejora y acondicionamiento de la actual travesía de Melgar de Fernamental).

Posteriormente, analiza las características abióticas, bióticas, socio-económicas y paisajísticas del medio que afectaría el proyecto, para después determinar los posibles impactos ambientales que causarían cada una de las soluciones. El estudio emite una serie de recomendaciones para minimizar los impactos y propone un plan de vigilancia ambiental.

La zona donde se ubicaría el proyecto es de clima continental templado, con una altitud media de 805 metros y una pluviometría algo inferior a los 500 milímetros anuales. Geológicamente, es una zona generalmente llana con algunas ondulaciones de suaves pendientes, donde se encaja la red fluvial cuyo elemento más destacado es el río Pisuerga, que forma un amplio valle asimétrico con importantes depósitos aluviales.

La zona está dedicada, en su mayor parte, al cultivo extensivo de cereales y leguminosas de secano, con algunas zonas de regadío en las vegas de los cursos de agua. Esporádicamente hay presencia de frondosas, chopos y olmos sobre todo, que acompañan a los cultivos o si alinean a lo largo de las carreteras y los cursos de agua. Existe también una ancha franja de choperas industriales prósperas y productivas en los meandros del Pisuerga y el Valdavia pero son de escaso valor naturalístico.

Dada la proximidad a un núcleo urbano y a los cultivos extensivos existentes, hay escasez de animales salvajes, aunque sí pueden detectarse diversas especies de fauna terrestre y aérea debido a la relativa proximidad de las estribaciones de la cordillera Cantábrica al norte y la sierra de la Demanda al este.

El estudio descarta la opción 0 por tener un trazado urbano y tortuoso.

Los impactos que originarían las opciones 1 y 2 son de escasa entidad y muy similares, presentando la opción 2 mayores ventajas que la 1, al tener la posibilidad práctica de ampliación de la variante a autovía (comprendida en el proyecto de autovía Burgos-León), y alejarse más del núcleo urbano (1.200 metros frente a 700 metros de la opción 1).

Análisis del contenido:

El inventario ambiental es somero y poco riguroso.

En el capítulo de fauna se citan genéricamente algunas especies características de la región sin determinar la abundancia y distribución real en la zona, las interrelaciones específicas y ni siquiera hace referencia a la fauna acuática.

Dado que el proyecto atraviesa, entre otros cursos de agua, el río Pisuerga, debería haberse realizado un estudio hidrológico en profundidad.

El estudio de impacto no analiza la afección que se produciría como consecuencia de los movimientos de tierras, como tampoco localiza los vertederos y zonas de préstamos.

El estudio no hace referencia a los caminos y vías pecuarias que podrían verse afectadas por el proyecto, cuando en la zona existen siete vías pecuarias calificadas y la opción seleccionada atraviesa la denominada «Colada del camino de Melgar de Fernamental a Padilla de Abajo».

Los capítulos 5 y 6 del estudio, de medidas correctoras y programa de vigilancia ambiental respectivamente, se limitan a una serie de recomendaciones escuetas y genéricas.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

En el periodo de información pública, la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y el Ayuntamiento de Melgar de Fernamental presentaron sendos escritos en los que expresan su conformidad e informan favorablemente la opción seleccionada en el estudio, sin que en ninguno haya objeciones de carácter ambiental.

17981 *RESOLUCION de 3 de junio de 1993, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de explotación para ofitas denominado «Buenavista», en Matarrepudio, término municipal de Valdeolea (Cantabria).*

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, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 3 de junio de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE EXPLOTACION PARA OFITAS DENOMINADO «BUENAVISTA», EN MATARREPUDIO, TERMINO MUNICIPAL DE VALDEOLEA (CANTABRIA)

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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, el 16 de marzo de 1992, don Pedro Jesús Martínez Tris, en representación de «Bidondo, Sociedad Limitada», Empresa promotora de la actuación, remitió a la Dirección General de Política Ambiental, a través de la Dirección Provincial de Industria y Energía en Cantabria, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, la memoria-resumen del proyecto de explotación para iniciar el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El proyecto consiste en la explotación de un yacimiento de ofitas mediante perforadora, sin utilización de explosivo. El método de explotación será el de banqueo descendente, con avance de dirección de frente N-S.

El anexo I contiene los datos esenciales de dicho proyecto.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental, estableció en fecha 17 de marzo de 1992, un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 17 de marzo de 1992, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado al titular

del proyecto, de las respuestas recibidas, así como de los aspectos más significativos, a considerar en el Estudio de Impacto Ambiental.

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

Elaborado por el promotor de la actuación el estudio de impacto ambiental, y tras ser completado el mismo a petición de esta Dirección General, fue sometido a trámite de información pública por la Dirección General de Política Ambiental, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 8 de enero de 1993, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento, periodo en que se interpusieron seis alegaciones. Posteriormente, y con fecha 22 de marzo de 1993, una vez finalizado el periodo de información pública se recibieron en esta Dirección General escritos que son tomados igualmente en consideración.

Un resumen de las alegaciones formuladas, así como de los escritos posteriores al periodo de información pública se recogen en el anexo III.

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 IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1982, de 29 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.

Declaración de Impacto Ambiental:

Examinada la documentación presentada se establecen por la presente Declaración de Impacto Ambiental, las siguientes condiciones, de manera que se asegure la minoración de los posibles efectos ambientales negativos, a fin de que la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

1. Protección del sistema hidrogeológico:

La explotación proyectada se sitúa a una distancia aproximada de 115 metros del arroyo Henares, sobre el que mantiene una diferencia de cota de 8 metros.

Es por ello que, aunque la explotación no afecta de forma directa a la capa freática, las aguas de exorrenría acceden por gravedad al citado arroyo (que circula sobre materiales aluviales sobre arcillas impermeables), por lo que se eleva considerablemente el riesgo de contaminación de acuíferos superficiales.

Por otra parte y dado que el estudio de impacto ambiental presentado por el promotor de la actuación no realiza estudio detallado de las posibles capas freáticas existentes, deberán adoptarse las siguientes medidas protectoras.

a) Los vertidos líquidos procedentes de las labores de mantenimiento de la maquinaria utilizada serán recogidos por Empresa especializada y enviados a centros de tratamiento autorizados.

b) Los apilamientos de material, ya se trate de escombreras o de pilas para su posterior tratamiento se realizarán sobre superficies planas, previamente drenadas de forma que se eviten los encharcamientos.

c) Todas las aguas de exorrenría, así como las procedentes del drenaje contemplado en el punto anterior se conducirán a dos balsas de decantación comunicadas entre sí por desbordamiento. La profundidad mínima de las balsas, medida desde la superficie de la lámina de agua hasta el sedimento depositado será de 1 metro.

d) Tanto la canalización del agua como los drenajes que sea necesario efectuar deberán realizarse en PVC, fibrocemento o cualquier tipo de material no contaminante, que garantice la estanqueidad de los mismos.

e) Se adoptarán las medidas adecuadas a fin de no afectar por aterramiento o contaminación la toma de agua potable de la localidad de Matarrepudio.

2. Protección de la atmósfera:

A fin de evitar procesos de contaminación, debido al polvo generado por la explotación, sobre las localidades de Matarrepudio, Rebollo y La Haya, situadas aproximadamente a 300, 1.000 y 1.100 metros, respectivamente, de la zona a explotar, se observarán las siguientes medidas protectoras:

a) Las zonas de acumulo de material extraído se ubicarán protegidas de los vientos dominantes. En el caso en que dicha ubicación no fuera viable por posible entorpecimiento de las labores de extracción, de tratamiento o de transporte, las citadas zonas se rodearan de pantallas anti-vientos naturales o artificiales.

b) El transporte en el interior de la explotación se realizará mediante cintas transportadoras.