

Diputación Provincial de Huesca.

Ayuntamiento de Monzón.

Los aspectos ambientales más significativos mencionados en las alegaciones son:

El Ayuntamiento de Castejón del Puente propone la ejecución de la alternativa 2, en lugar de la 1 seleccionada en el estudio informativo, alegando que sería la que menos daño ocasionaría a los intereses del municipio por afectar solamente a terrenos de secano e incidir menos a la zona industrial, siempre que la raqueta coincidiera con el camino de acceso a Castejón del Puente.

La Diputación Provincial de Huesca manifiesta estar de acuerdo con la alternativa 1.

El Ayuntamiento de Monzón considera que de las soluciones de trazado presentadas la más idónea es la alternativa 1 por el norte de la población.

Solicita la construcción de pasos que den continuidad a los caminos que crucen la variante, respetando las anchuras de las cañadas existentes; indica que se debería tener especial cuidado en la reforestación de las áreas de carrasacas afectadas por el trazado de la nueva vía, y señala la necesidad de tomar las medidas necesarias para la integración óptima de la obra con el entorno.

**20326** RESOLUCION de 28 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 autovía del Cantábrico San Sebastián-La Coruña, N-634, tramo Solares-Unquera (Cantabria), 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, 28 de junio de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

**DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AUTOVIA DEL CANTABRICO SAN SEBASTIAN-LA CORUÑA, N-634. TRAMO SOLARES-UNQUERA (CANTABRIA), 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.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha de 6 de noviembre de 1989, a la antigua Dirección General de Medio Ambiente, como memoria resumen, la orden de estudio del proyecto citado con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La finalidad de esta orden de estudio es, dentro del II Plan de Carreteras, la realización de la autovía del Cantábrico, en el tramo Solares-Unquera, de 74 kilómetros aproximadamente.

Recibida la referida memoria resumen, la antigua Dirección General de Medio Ambiente 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 24 de enero de 1990, la antigua Dirección General de Medio Ambiente 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 informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 7 de abril de 1992, y en el «Boletín Oficial de Cantabria» el 24 de abril de 1992, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 3 de septiembre de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Direc-

ción General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

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 del trámite de información pública 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 130/1986, 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 estudio informativo de la autovía del Cantábrico, carretera N-634, San Sebastián-La Coruña Tramo Solares-Unquera.

*Declaración de impacto ambiental*

Examinada la documentación presentada se considera que, entre las soluciones incluidas en ella, la formada por los subtramos A, B2, C, D2, F1, F2, J1, J2, M1, M2, M3, M4, N, P1, Q, R3, R4, T1, T2, U, es la viable desde el punto de vista ambiental, estableciéndose por la presente declaración que, en su ejecución, además de realizarse las medidas correctoras y observar las recomendaciones expuestas en el estudio de impacto ambiental, se cumplirán las siguientes condiciones:

1. Permeabilidad territorial.—Durante la construcción y explotación de la nueva autovía se asegurará, al menos, el nivel actual de los servicios, teniendo en cuenta las necesidades de paso de maquinaria agrícola.

Especialmente se deberá asegurar el acceso a la planta de residuos sólidos urbanos de Santa Olalla, y el paso peatonal y ciclista existente en Santa María de Cayón, construido recientemente sobre terrenos del antiguo ferrocarril del FEVE de Santander a Ontaneda.

2. Protección del sistema hidrológico.—Se proyectarán las medidas de prevención y control encañadas a evitar la turbidez de las aguas superficiales y vertidos al sistema hidrológico de sustancias contaminantes, procedentes tanto de la actividad de la obra como de posibles accidentes que puedan originarse durante la explotación de la misma. Estas medidas se extremarán en las proximidades de los cauces correspondientes al río Guadana o arroyo de Pámanes, Pas, Pisuena, Parayas, Saja, arroyo Sameano, río Coceja, Escudo, Gandarilla, río de Tina Menor y río Deva. En la fase de explotación se controlará el correcto mantenimiento de estas medidas para garantizar su buen funcionamiento.

No se ubicará ningún tipo de instalación auxiliar ni se llevará a cabo ninguna acumulación de materiales de obra o procedentes de los movimientos de tierra en zonas desde las que se pueda afectar al sistema hidrológico mencionado.

Los puentes a proyectar sobre los ríos y arroyos referidos se proyectarán teniendo en cuenta que han de respetar el paso de la fauna asociada a riberas. Con este fin, sus estribos se situarán al menos a 5 metros a cada lado del cauce.

Con objeto de proteger la cabecera del arroyo de Navas del Rey se ajustará la traza de la autovía a la ladera de manera que no se afecte a la vegetación ribereña existente.

Para evitar cualquier afección al cauce y ribera del río Guadana, se suprimirá la canalización prevista por el estudio informativo en el punto kilométrico 5,700, desplazando la autovía hacia el sureste.

No se podrá afectar al cauce y ribera del río Suscuaja ni el camino peatonal «FEVE», suprimiéndose por lo tanto el desvío previsto por el estudio informativo entre los puntos kilométricos 13,000 y el 13,750, desplazando la autovía hacia el norte manteniendo la actual N-634 sin modificación en su traza.

Entre los puntos kilométricos 19,500 y el 20,000, aproximadamente, se desplazará el trazado de la autovía al norte, ocupando la actual N-634, al objeto de limitar al mínimo el desvío del río Pisuena previsto por el estudio informativo en el punto kilométrico 19,850. Se repondrá la N-634 de forma que no se aumente por su causa la afección al río Pisuena.

3. Protección de ecosistemas y fauna.—Dado el alto valor del paisaje del corredor a utilizar por la nueva infraestructura, se realizará, previamente a la construcción de la obra, el jalonamiento temporal del trazado, en tanto dura la misma para que el tráfico de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ciñan al interior de la zona acotada, especialmente en los puntos singulares y zonas de interés indicadas en el estudio de impacto

ambiental, así como en las riberas de los ríos. En todos los cruces de los ríos se mantendrá la franja de protección en los límites de ocupación de la calzada, con objeto de minimizar la afección a la vegetación de ribera.

Se identificarán los corredores de fauna de las distintas especies animales y se diseñarán los pasos correspondientes.

Prevía consulta al órgano competente de la Comunidad Autónoma de Cantabria se establecerá un calendario de voladuras en las zonas a distancia menor de 2 kilómetros de las rías de Tina Menor y Mayor y del Parque Natural de Oyambre, con objeto de evitar que éstas se realicen durante el período de cría de la fauna protegida.

4. Protección de acuíferos.—Se realizará un estudio hidrogeológico que, por una parte, delimite aquellas áreas que por sus características no interfieran la dinámica hidrogeológica, con objeto de determinar las áreas aptas para la ubicación de instalaciones auxiliares de obra y vertederos; y por otra, identifique los pasos a través de la autovía que eviten el desvío de las aguas de recarga de las zonas karstificadas, especialmente la situada entre Caranceja y Barcenaciones.

5. Patrimonio histórico y arqueológico.—Teniendo en cuenta la existencia de yacimientos arqueológicos no catalogados en las proximidades del trazado, como el de La Braña de los Pastores, se realizarán, previa consulta al órgano competente de la Comunidad Autónoma de Cantabria, las necesarias prospecciones de campo para el reconocimiento de potenciales restos a lo largo del trazado de la vía.

6. Prevención del ruido.—Los niveles de inmisión sonora originados por esta vía, medidos en los límites de las zonas definidas como urbanizable en la fecha de esta declaración en los Planes Generales de Ordenación Urbana de las poblaciones afectadas, no podrán sobrepasar los 55 dB Leq (A), entre las veintitrés y las siete horas, y los 65 dB Leq (A), entre las siete y las veintitrés horas.

7. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.—Se redactará un proyecto de medidas ejecutables de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.

Entre estas medidas el proyecto incluirá:

Protección de los cauces de agua y la revegetación de taludes en desmonte y terraplén.

Rehabilitación de las bocas del túnel localizado entre el enlace de Torrelavega y el de Sierrapando y del situado en el término municipal de Santa María de Cayón.

Delimitación y recuperación ambiental de los terrenos a utilizar para situar los vertederos, parque y tránsito de maquinaria, almacén de materiales, plantas de hormigonado y asfaltado.

Localización, forma de explotación y recuperación ambiental de las canteras, graveras y zonas de préstamo, indicando los volúmenes a extraer en cada caso.

Integración paisajística de la autovía sobre la cuenca visual de Casar.

Las actuaciones contenidas en el referido proyecto, se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción de la vía.

Por otra parte, el viaducto que atraviesa la ría de San Vicente de la Barquera, deberá cubrir la vaguada, evitando terraplenes de más de 3 metros de altura; se construirá con una única alineación de pilas, con luces de unos 70 metros y un único tablero; y se pondrán barreras que no perturben la visión lateral desde los vehículos. Se procurará disponer un área de descanso en las inmediaciones de manera que pueda contemplarse el paisaje de la ría, los Picos de Europa y el propio viaducto.

8. Seguimiento y vigilancia.—se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como 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 así como su frecuencia y período de emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes de la formalización del acta de conformidad de replanteo:

Informe técnico sobre los resultados de la prospección arqueológica a que se refiere la condición 5.

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a:

Mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 1.

Protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 2.

Protección de ecosistemas y fauna, a que se refiere la condición 3.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 7.

Anualmente y durante un plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto al que se refiere la condición 7.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgos, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

9. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la contratación de la obra, un escrito, certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre contenido y conclusiones. Las medidas correctoras establecidas por la declaración y las propuestas en el estudio de impacto ambiental deberán pues estar definidas técnica y económicamente.

Los documentos referidos son los siguientes:

Diseño de medidas para garantizar la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 1.

Diseño de las medidas y obras a las que se refiere la condición 2 relativa a la protección del sistema hidrológico.

Diseño de las medidas y obras a las que se refiere la condición 3 relativa a la protección de ecosistemas y fauna.

Estudio hidrogeológico a que se refiere la condición 4.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 7.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 8.

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.

Madrid, 28 de junio de 1993.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

## ANEXO I

### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas
1. Delegación del Gobierno en Cantabria .....	X
2. ICONA .....	X
3. Director regional del Medio Ambiente en la Comunidad Autónoma de Cantabria .....	—
4. Ayuntamiento de Solares .....	—
5. Ayuntamiento de Unquera .....	—
6. Ayuntamiento de Val de San Vicente de la Barquera .....	X
7. Ayuntamiento de Torrelavega .....	—
8. Ayuntamiento de Pesués .....	—
9. Ayuntamiento de La Revilla .....	—
10. Ayuntamiento de Cavedes .....	—
11. Ayuntamiento de Treceño .....	—
12. Ayuntamiento de Villanueva de la Peña .....	—
13. Ayuntamiento de Zurita .....	—
14. Ayuntamiento de Sarón .....	—
15. ARCA .....	—
16. Ayuntamiento de Rivadedeva .....	X
17. FOBENA (Asociación para el Estudio y Protección del bosque autóctono) .....	—

El ICONA indica que el proyecto no afecta a ningún espacio natural, cuya integridad ecológica deba ser preservada, ni a especies de flora y fauna cuyos hábitat también ser protegidos al amparo de la legislación vigente.

La Delegación del Gobierno en Cantabria no aporta información medioambiental.

El Ayuntamiento de Val de San Vicente expone que, a la vista de la documentación presentada, «no resulta posible presentar informaciones desde el punto de vista medio ambiental».

El Ayuntamiento de Rivadavega emite, fuera de plazo, las siguientes sugerencias:

Los manantiales de la zona afectada por la carretera no deben sufrir impacto alguno como consecuencia de la misma.

Las vías de comunicación y accesos en general a zonas rústicas, existentes en la actualidad, han de ser respetadas en su totalidad.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto

La actuación proyectada define la autovía del Cantábrico en el tramo Solares-Unquera, correspondiente a la carretera N-634 de San Sebastián a La Coruña, comprendida entre los puntos kilométricos 199,5 y 280,3. Discurre por la mitad occidental de Cantabria hasta su conexión con Asturias, con una longitud de 73,59 kilómetros.

Este trazado ha sido dividido en el estudio informativo en tres tramos: Solares-Zurita, Zurita-Cabezón de la Sal y Cabezón de la Sal-Unquera. Estos tramos a su vez han sido subdivididos en subtramos.

Como resultado de una selección previa al estudio de impacto ambiental, se desestimaron las siguientes opciones:

Opción E (Sarón-Pomalengo): Que discurre al sur de los trazados C, D2 y F1.

Opción G (Pomalengo-Castañeda): Al norte del trazado F1.

Opción K (Zurita-Quijas): Al norte del trazado J1, J2 y parte del M5.

Opción L (ronda B de Torrelavega a Periedo): Al sur del trazado J2, M1 y M2.

Opción V (El Barcenal-Este del Peral): Al sur del trazado T3 y U.

Autovía del Cantábrico-Solución costera: Trazado planteado en 1973.

Las alternativas finalmente desarrolladas en cada uno de los tramos, son las siguientes:

Tramo Solares-Zurita: Alternativa por Sarón:

Subtramo A: Corresponde al subtramo comprendido entre el enlace de Solares y Sobremazas. Se trata de una duplicación de la actual nueva carretera entre Solares y Sobremazas.

Subtramo B1: Sobremazas-Sarón Norte, discurre desde Sobremazas por el norte de la N-634 hasta Sarón.

Subtramo B2 (alternativa al subtramo B1): Sobremazas, Sarón Sur, parte del mismo punto que la anterior y discurre al sur de la N-634.

Subtramo C: Sarón-La Encina, continúa el trazado dejando al sur todo el casco urbano. En este subtramo es necesario un desvío del río Suscuaja por falta de espacio suficiente (denominado río Parayas en el mapa topográfico).

Subtramo D1: La Encina-Pomalengo norte, desarrolla la traza al norte de La Penilla bordeando el casco urbano y continúa a media ladera por la Peña del Horno, dejando al sur el núcleo urbano de La Cueva.

Subtramo D2 (alternativa al subtramo D1): La Encina-Pomalengo sur, cruza a la margen izquierda del río Pisueña bordeando La Penilla, por el sur.

Subtramo F1: Pomalengo; Castañeda sur, se desarrolla al norte de la actual N-634 y del ferrocarril abandonado, hasta conectar en Castañeda con la recién construida variante de La Montaña que, a partir de aquí, pasa a ser una de las calzadas de la autovía del Cantábrico. Esta solución exige el desvío del río Pisueña.

Subtramo F2: Castañeda-Zurita, es una duplicación de calzada de la variante de La Montaña.

Tramo Solares-Zurita: Alternativa por Renedo:

Subtramo I1: Solares-Ría de S. Salvador.

Subtramo I2: Ría de S. Salvador-Ronda de Santander, discurre por la margen derecha de la ría Solía, para cruzar ésta en una zona que permite conectar con la ronda de Santander.

Subtramo H: Ronda de Santander-S. Salvador-Zurita, continúa más allá del enlace, a media ladera hasta el sur de Parbayón. Más adelante discurre paralela al ferrocarril, al sur de Renedo y de la N-623, sobre la que cruza para llegar al río Pas, al que también cruza para llegar a Zurita y conectar con la solución Solares-Zurita por Sarón.

Tramo Zurita-Cabezón de la Sal este:

Subtramo J1: Zurita-Torrelavega, es también una duplicación de la calzada de variante de La Montaña.

Subtramo J2: Torrelavega-Veguilla, superado el enlace de Sierrapando queda constituida por la duplicación de la calzada existente en la variante norte de Torrelavega que exige la construcción de un nuevo túnel hasta

el actual enlace de Torrelavega, acondicionándose la incorporación de los ramales afectados de éste y los correspondientes al enlace de Sniace y de Torres. Entre los enlaces de Torrelavega y de Torres se ha previsto dotar de un tercer carril por sentido ya que el puente sobre el río Besaya tiene ya tres carriles. A partir del enlace de Torres la autovía cruza el ferrocarril y continúa por el sur de Puente de San Miguel hasta el sur de la Veguilla.

Subtramo M1: Veguilla-Helguera, continúa por el sur de la carretera actual entre la Veguilla y Helguera.

Subtramo M2: Helguera-Periedo, discurre, a partir del enlace anterior, al sur de la carretera actual hasta llegar al sur de Periedo.

Subtramo M3: Periedo-Virgen de la Peña norte, desde el primer núcleo hasta el norte de Virgen de la Peña cruzando el río Saja, la N-634 y el F.C.

Subtramo M4: Virgen de la Peña norte-Virgen de la Peña oeste, discurre al norte de la N-634 y del río Saja bordeando Virgen de la Peña hasta el oeste de la misma.

Subtramo M5 (alternativa a los subtramos M1, M2, M3 y M4): Veguilla-Virgen de la Peña, discurre desde Veguilla hasta la N-634, bajo la que cruza para continuar entre esta carretera y el río Saja, cruzándolo, para llegar hasta el norte de Virgen de la Peña.

Tramo Cabezón de la Sal este-Unquera:

Subtramo N: Virgen de la Peña oeste-Ontoria, discurre al norte de la N-634 hasta el apeadero de Ontoria.

Subtramo P1: Ontoria-S-484 (arroyo del Rey) norte, cruza bajo la carretera que va desde el apeadero de Ontoria a Bustablado y Duña, para continuar hasta la S-484 y llega hasta el arroyo del Rey.

Subtramo P2 (alternativa al subtramo P1): Ontoria-S-484 (arroyo del Rey) sur. Cruza también bajo la carretera de Ontoria a Bustablado y llega al arroyo del Rey, discurriendo al sur de la anterior.

Subtramo Q: S-484 Arroyo del Rey-Braña de Entreguisos, avanza por el valle del arroyo del Rey hasta el oeste de Braña de Entreguisos.

Subtramo R1: Braña de Entreguisos-Lamadrid, discurre al sur del Monte Corona y al norte de Caviedes hasta llegar a la N-634 para continuar por el sur de la N-634 hasta cruzar bajo el nuevo acceso a Lamadrid.

Subtramo R2+R4: Lamadrid-La Acebosa, continúa desde el anterior cruce hasta pasar el río Escudo al suroeste de La Acebosa.

Subtramo R3 (alternativa a los subtramos R1 y R2+R4): Braña de Entreguisos-La Acebosa, se desarrolla por el sur de Caviedes, para continuar por el norte de Vallines y sur de Arguedes hasta alcanzar al tramo Braña de Entreguisos-Lamadrid y seguir, prácticamente con él, hasta el río Escudo.

Subtramo T1: La Acebosa-Pesués oeste, a partir del río Escudo cruza sobre el ferrocarril y continúa paralela a él por el norte, dejando La Acebosa al sur, y cruza la carretera de acceso a San Vicente de la Barquera. Más adelante cruza el río Garandillas y continúa paralela al F.C. para atravesarlo nuevamente y seguir hasta la ría de Tina Menor. Salvada la ría de Tina Menor continúa por el sur de Pesués hasta el oeste del mismo.

Subtramo T2: Pesués oeste-Unquera, desde el oeste de Pesués cruza el F.C. y ocupa parte de la N-634 actual.

Subtramo T3 (alternativa a los subtramos T1 y T2): La Acebosa-Unquera, se inicia en el río del Escudo discuriendo al sur de La Acebosa y Serdio, cruza el río Gandarilla y la ría de Tina Menor, al norte de Muñorrodero.

Subtramo U: Unquera-límite de Asturias, previa remodelación de la actual N-634 continúa hacia el oeste por el norte de Unquera y del ferrocarril hasta el río Deva, al que cruza.

Subtramo O (alternativa a todas las soluciones anteriormente referidas entre Periedo y La Acebosa): Periedo-La Acebosa, se desarrolla por el sur de Cabezón de la Sal. El trazado cruza el río Saja al sur de Carrejo, ya en la otra margen asciende al norte continuando paralelo el F.C. y a la N-634 hasta llegar al río Escudo. Allí cruza el río y el F.C. por dos veces hasta llegar a Movellán que deja al norte. Continúa bordeando la hoz del río Escudo y asciende hacia el norte por la margen derecha del río hasta el punto este de La Acebosa donde conecta con la solución alternativa.

El estudio informativo selecciona como opción más recomendable la formada por los subtramos A, B2, C, D2, F1, F2, J1, J2, M1, M2, M3, M4, N, P1, Q, R1, R2, R4, T1, T2, U, en base al estudio de impacto ambiental y a factores económicos y de seguridad.

Las características de las distintas opciones son:

Calzadas de 2 + 7 metros; arcenes exteriores de 2 + 2,5 metros; arcenes interiores de 2 + 1 metros; bermas de 2 + 0,5 metros y mediana de 5 metros entre bordes de arcenes interiores.

## ANEXO III

## Resumen del estudio de impacto ambiental

## Contenido

El estudio de impacto ambiental desarrolla los apartados exigidos por el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, y en su introducción define los objetivos del mismo.

Indica las características generales del proyecto de trazado, en el que distingue tres tramos, copiando al estudio informativo: Solares-Zurita, Zurita-Cabezón de La Sal y Cabezón de La Sal-Unquera.

Indica que la hidrología de la zona está formada principalmente por los ríos Deva, Turbio, Gandaria, De La Mina, De La Conchuga, De La Presa, Babia, Nansa, Garandilla, Del Escudo, Capitán o Banansa, Saja, Pas, De Cubón y Miera (los ocho últimos forman ría en su desembocadura), y un gran número de arroyos afluentes, entre los que destacan los tributarios principales.

Expone que en la zona se encuentran dos sistemas acuíferos en profundidad, el número 4 (Sinclinal de Santander-Santillana y zona de San Vicente de la Barquera) que es el predominante y el número 5 (Unidad Jurásica al sur del anticlinal de Las Caldas de Besaya) representado por una pequeña área del noreste del subsistema 5B, Unidad del Puerto del Escudo.

El primero, ligado a diversos materiales calcáreos dolomíticos o calcáreos fundamentalmente, pertenecientes a la Unidad de S. Román (subsistema 4A) y de Comillas (subsistema 4B) con descarga principal a través de manantiales como el de Fuente Soto y Yatos, a la Unidad mesoterclaria costera (subsistema 4C) con descarga a través de manantiales y ríos como el Escudo, Deva, Nansa, etc., y a la Unidad diapirizada de Santander (subsistema 4D) que descarga a través de manantiales, tales como Medio Cudeyo y Fuente El Collado, ríos (Pas, Miera) y arroyos (Cubón).

El segundo, ligado a la Unidad Jurásica, al sur del anticlinal de Las Caldas de Besaya, realiza su descarga a través de manantiales y ríos como el Pas, Besaya, Pisueña y sus afluentes.

En el estudio se distinguen una serie de tipos de suelos, clasificados según las unidades de suelo de la F.A.O., entre los que destaca el Cambisol mayoritario en todo el territorio de estudio. Todos los suelos y asociaciones de suelos detectados se han incluido en 15 grupos, indicando sus características, aptitudes de uso y limitaciones.

También se realiza una clasificación de la vegetación potencial en el área de estudio, destacándose que está compuesta por las series del fresno (que es la predominante), de la alsina y del Quercus ilcx, representada por encinares, en zonas próximas a la costa (Comillas, Suances, San Vicente de la Barquera, etc.) y la serie colino del roble o Quercus robur, representada por robledales acidófilos, en zonas puntuales (Puente Viesgo, Castañeda, etc.). Esta vegetación ha sido agrupada en 30 unidades en un mapa de vegetación.

Además, se indica la vegetación litoral (playas, dunas y marismas) constituida por formaciones vegetales halófitas; los prados, que forman las unidades más extensas de la zona, constituidas principalmente de gramíneas; las landas, donde se instalan matorrales subarborescentes (brezos); la vegetación de ribera, constituida por saucedas, alisos, robles, olmos, etcétera, y la vegetación acuática o semiacuática.

Destaca, como comunidades más características y representativas de la vegetación cántabra colina, la carbayeda, dominio del roble Q. robur que junto con el castaño y el abedul conforman el estrato arbóreo y los hayedos. Señala también la presencia de bosques mixtos, sobre suelos más ricos en vertientes; de frondosas, en valles, depresiones, vaguadas, etc. (ocupando pequeñas extensiones); de comunidades xerófilas (encina, laurel, acebo, madroño, etc.), en terrenos ocupados por las rocas calcáreas; de abedulares, en cotas elevadas de la cornisa cantábrica, y de comófitos, colonizando los afloramientos rocosos.

Define el paisaje de forma general y diferencia 20 unidades según el relieve y tipo de vegetación, destacando una serie de espacios naturales: Cabo Oyambre, rías de Tina Mayor y Menor, Larteme, Diapiro de Cabezón de La Sal y karst de Cabárceno.

El estudio distingue 12 tipos de comunidades diferentes, indicando la fauna que se encuentra en cada una de ellas, y también expone un listado de mamíferos, aves, reptiles, anfibios y peces, destacando los ecosistemas de cada uno y que no existe ninguna especie catalogada como especie «en peligro de extinción», aunque si algunas «de interés especial».

Incluye también una síntesis del medio, a nivel municipal, mediante unas fichas de caracterización ambiental de los municipios en las que figuran, entre otros, los datos correspondientes a yacimientos arqueológicos, monumentos histórico-artísticos y arquitectónicos, vegetación, zonas de interés ecológico, etc.

El estudio de impacto ambiental identifica y valora los impactos analizando la siguiente relación de soluciones, en correspondencia con las denominaciones establecidas en el proyecto según los tramos diferenciados en el mismo:

## Tramo O: Solares-Zurita:

## Solares-Castañeda:

Solución 1: A+B1+C+D2+F1.

Solución 2: A+B1+C+D1+F1.

Solución 3: A+B2+E+F1.

Solución 4: A+B2+C+D2+F1.

Solución 5: A+B2+C+D1+F1.

## Solares-Zurita por Renedo:

Solución 6: H.

## Castañeda-Zurita (duplicación):

Solución 7: F2.

## Tramo I: Zurita-Cabezón de La Sal (este):

## Zurita-Veguilla:

Solución 8: J1+J2.

Solución 9: K.

## Veguilla-Virgen de la Peña:

Solución 10: M1+M2+M3+M4.

Solución 11: M5.

## Tramo II: Cabezón de La Sal (este)-Unquera:

## Virgen de la Peña-La Acebosa:

Solución 12: N+P1+Q+R3.

Solución 13: N+P1+Q+R1+R2.

Solución 14: N+P2+Q+R3.

Solución 15: N+P2+Q+R1+R2.

## La Acebosa-Unquera:

Solución 16: T1+T2+U.

Solución 17: T3+U.

El estudio señala que los impactos significativos son:

Los movimientos de tierras, a los que considera la causa principal de las afecciones de mayor magnitud, producidas fundamentalmente sobre la geomorfología, los suelos y el paisaje, especialmente en todas las soluciones del tramo II comprendidas entre la Virgen de la Peña y La Acebosa, así como en la solución 11 (M5) del tramo I Veguilla-Virgen de la Peña.

Esta misma acción afecta también a la vegetación y fauna asociada a la misma, en las soluciones 12 y 14, comprendidas en el subtramo Virgen de la Peña-La Acebosa y correspondientes a los subtramos de Ontoria-S-484 norte y sur (P1 y P2 en el plano de tramificación) y Braña de Entreguisos-La Acebosa (R3 en el plano de tramificación), así como a suelos de vega de alta calidad en el tramo O (subtramo Sarón-Pomalenguero), en las soluciones 9 y 10 (incluidas en los subtramos de Zurita-Veguilla y Veguilla-Virgen de la Peña, respectivamente) del tramo I y en la solución 17 (La Acebosa-Unquera) del tramo II.

La afección a las aguas superficiales y a la vegetación existente en sus márgenes en la zona de Sarón, debida a las alternativas que pasan por la misma, dada la importancia de los ríos Pas y Pisueña en los que se prevé realizar canalizaciones y desvíos.

La afección al medio socioeconómico sobre el planeamiento-poblamiento, derivada de la ocupación de suelo previa a la construcción, en las soluciones 3 y 4 (A, B2, E, F1 y A, B2, C, D2, F1, respectivamente), del tramo O, por la proximidad a los núcleos de población y afectar a suelos calificados de interés agrícola y en la solución 6 (H: Solares-Zurita por Renedo) por la contradicción que introduce respecto a la dinámica de desarrollo y crecimiento reflejada en el planeamiento de los municipios por donde discurre el trazado de la actual CN-634 cuyo tráfico se pretende canalizar en la autovía de este proyecto.

La ocupación de suelos con masas arbóreas de interés en las soluciones 13 y 15.

La afección a acuíferos vulnerables en el tramo La Acebosa-Unquera.

El estudio de impacto ambiental expone una serie de medidas correctoras generales relativas a la contaminación atmosférica, geología y geomorfología, suelos, aguas subterráneas, aguas superficiales, vegetación, fauna y paisaje.

En el plan de vigilancia ambiental se establece que se deberá comprobar la oportunidad y eficacia de las medidas correctoras indicadas en el estudio de impacto ambiental, realizar el seguimiento del plan de revegetación, garantizar el buen desarrollo de las comunidades instaladas (vegetación y fauna) y de los elementos abióticos sobre los que se asientan, así como efectuar mediciones acústicas y comprobar que éstas no sobrepasan los niveles críticos.

#### *Análisis del contenido*

El estudio identifica correctamente los impactos, tanto en la fase de construcción como de explotación, a través de matrices causa-efecto de doble entrada (para cada una de las soluciones propuestas).

La cartografía utilizada en los mapas de hidrología hace muy difícil o imposible el reconocimiento y localización de la red hidrográfica.

El estudio de impacto ambiental no se define por una solución a todo el proyecto en función de su menor impacto ambiental, sólo se limita a valorar los impactos para distintas soluciones estudiadas constituidas cada una por un grupo diferente de alternativas sin llegar a definir una traza con menor incidencia ambiental.

#### ANEXO IV

#### Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

##### *Relación de alegantes*

##### Alegaciones de Organismos e Instituciones:

Dirección Regional de Cultura y Educación, perteneciente a la Consejería de Cultura, Educación y Deporte.

Dirección General de Medio Ambiente, perteneciente a la Consejería de Ecología, Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

Dirección del Parque Natural de Oyambre.

##### Alegaciones presentadas por partidos políticos:

Partido Socialista de Cantabria-PSOE.

Emilio Carrera, Concejal de Izquierda Unida en el Ayuntamiento de Cabezón de la Sal.

##### Alegaciones remitidas por los Ayuntamientos:

Ayuntamiento de Medio Cudeyo.

Ayuntamiento de Liérganes.

Ayuntamiento de Penagos.

Ayuntamiento de Villaescusa.

Ayuntamiento de Santa María de Cayón.

Ayuntamiento de Puente Viego.

Ayuntamiento de Torrelavega.

Alcalde del Ayuntamiento de Reocín.

Ayuntamiento de Mazacueras.

Ayuntamiento de Cabezón de la Sal.

Ayuntamiento de San Vicente de la Barquera.

Ayuntamiento de Val de San Vicente.

Alcalde del Ayuntamiento de Villafufre.

Ayuntamiento de Rionansa.

Junta Vecinal del Ayuntamiento de Pámanes.

Junta Vecinal de Penagos.

Junta Vecinal de Arenal.

Alcalde pedáneo de Caranceja.

Asociación de vecinos de Pámanes.

##### Alegaciones remitidas por las asociaciones ecologistas:

Coordinadora Ecologista Cantabra.

Asociación Naturalista Alcaraván.

##### Alegaciones de particulares:

«Asturiana de Zinc», Sociedad Anónima.

Gonzalo Canales Celada.

Antonio Fernández Agudo y 419 firmas.

Fernando Antolín de la Peña y 732 firmas más.

Fernando J. Cuesta García.

Joseph John Jova.

Delfín García Alcolea y 262 firmas.

El contenido más significativo de las alegaciones es el siguiente:

La Dirección Regional de Cultura y Educación de la Consejería de Cultura, Educación y Deporte expone que el estudio informativo no incluye

un informe de impacto arqueológico y de zonas que afecten a bienes de interés cultural existentes en los municipios por los que pasa la traza y propone una metodología para la realización del mismo en los terrenos previsiblemente ocupados por la futura autovía.

La Dirección General de Medio Ambiente, perteneciente a la Consejería de Ecología, Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, solicita que el estudio informativo contemple la ejecución de un enlace, en las proximidades del actual enlace de Zurita, para el acceso a la planta integral de residuos sólidos urbanos a construir en Santa Olalla.

La Dirección del Parque Natural de Oyambre señala las afecciones que sufren los Parques Naturales de Oyambre y el Macizo de Peña Cabarga, en las distintas soluciones que contempla el estudio. En consecuencia, recomienda la elección del trazado R3 en lugar del R1 R2 que forma parte de la opción propuesta, en el tramo Cabezón de la Sal-La Acebosa. Asimismo, propone, en el tramo La Acebosa-límite de la provincia, como más adecuado el trazado V «El Barcenal-límite de la provincia», por discurrir fuera de los límites del Parque Natural, pero en el caso de que éste sea inviable, sugiere el trazado T1 T2 en lugar del T3, por discurrir por zonas más humanizadas y en paralelo a la línea férrea en su segunda mitad.

Por otra parte, considera adecuada las medidas correctoras expuestas en el estudio de impacto ambiental, si bien recomienda extremarlas en el caso de afección al Parque de Oyambre. Además, estima inadmisibles la apertura de canteras para préstamos y la construcción de vertederos de estériles dentro del parque y fuera del mismo expresa la necesidad de un estudio de impacto por la apertura de canteras para préstamos y vertederos. Asimismo, considera necesaria la ejecución de pasos para los animales a lo largo de la traza del Parque Natural de Oyambre y de las masas arbóreas autóctonas, así como la instalación de pantallas acústicas en las proximidades de núcleos urbanos y robledales autóctonos.

El Partido Socialista de Cantabria-PSOE expone que, de las dos alternativas formuladas en el estudio informativo, la denominada trazado sur propicia una mayor integración económica y social del territorio, y la llamada trazado norte, de llevarse a efecto, contribuiría al desequilibrio poblacional de la región, concentrando en una estrecha franja, a más del 75 por 100 de los habitantes de Cantabria y provocando la marginación de los valles interiores. Los supuestos beneficios del trazado norte se encuentran debidamente propiciados por la denominada variante de circunvalación de Santander.

Emilio Carrera, Concejal de Izquierda Unida en el Ayuntamiento de Cabezón de la Sal, señala una serie de puntos en los que se debería ajustar la traza propuesta por el estudio informativo, prestar atención al diseño de estructuras o bien ejecutar correcciones al impacto ambiental, por su carácter especial. Tales puntos son análogos a los señalados por la Coordinadora Ecologista Cantabra.

Entre éstos indica los correspondientes a: 1. La confluencia del río Coceja con el Saja, en Periedo. En este punto, solicita un ligero desplazamiento hacia el sur para evitar, por un lado, el impacto de contaminación acústica sobre el pueblo, y por otro, para respetar los valores ambientales y paisajísticos de un espacio en el que existen canales, presas, molinos, vegas y vegetación de ribera que debería ser respetada. Además, solicita que el puente que va a cruzar el río Coceja, el que cruce el río Saja y el paso elevado sobre la carretera N-634, en las proximidades de Virgen de la Peña, tengan un diseño que contrarreste el impacto paisajístico. 2. La arboleda, compuesta fundamentalmente de robles, situada en el camino que une la N-634 con el barrio de La Tejera de Virgen de la Peña, por debajo de la línea de ferrocarril. Se pide su conservación integral así como su carácter de pantalla forestal respecto al pueblo de Cabrojo. 3. La cabecera del río Navas, por las salcedas autóctonas y la vegetación de ribera existente. 4. El yacimiento arqueológico de La Braña de los Pastores de Cabrojo, cuya localización solicita se haga convenientemente, debido a que la cartografía del estudio de impacto ambiental ha solapado de manera confusa y equivocada numerosos topónimos y localizaciones, indicando que la misma debería ser objeto de rectificación para apreciar si pudiera ser afectado por obras auxiliares o labores complementarias. 5. El robledal de El Llano, donde solicita el desplazamiento hacia el sur del trazado de la autovía, dado el buen estado de conservación y la fauna relevante de aves rapaces y micromamíferos existente en el mismo y por ser el testimonio del límite oriental del Monte Corona. 6. Los caminos rurales, para los que solicita su mantenimiento y un especial cuidado en las labores de drenaje y circulación de las aguas que eviten la inundación de las tierras situadas en las márgenes de la autovía, y 7. La carretera de Comillas, para la que solicita su mejora en el tramo comprendido entre Cabezón de la Sal y el enlace con la autovía.

Las soluciones norte y sur a que hacen referencia algunas de las alegaciones se refieren a las alternativas correspondientes al tramo Sola-

res-Zurita que discurren al norte y sur de Peña Cabarga respectivamente, es decir, la alternativa por Renedo y la alternativa por Sarón.

La Coordinadora Ecologista Cántabra se muestra favorable a la elección del denominado trazado norte del tramo Solares-Zurita exponiendo motivos socio-económicos, paisajísticos y ambientales.

Respecto al tramo Zurita-Virgen de la Peña y Virgen de la Peña-límite de la provincia, hace una serie de recomendaciones en puntos, a su juicio, de alto valor ecológico-paisajístico (Helguera, río Coceja en Periedo, cabecera del río Navas, río Escudo, arboleda en Cabrojo, yacimiento arqueológico en la Braña de los Pastores de Cabrojo, robledal de El Llano en Udiás, etc.). Todas pidiendo un cuidadoso diseño tanto en lo que se refiere al trazado en planta como en alzado, en la ejecución de estructuras y en las correcciones al impacto ambiental.

La Asociación Naturalista Alcaraván ha elaborado un documento, remitido por el Ayuntamiento de Astillero y apoyado por diversos colectivos de ese municipio, titulado «Alternativas al trazado actual de la autovía conexión N-635 con ronda de la Comarca de la Bahía de Santander a su paso por la ría de Solía». Este documento propone una modificación del trazado inicial del tramo Solares-Zurita, solución norte, así como de la posición del enlace de Liaño, con objeto de incidir lo menos posible en las condiciones ambientales de la citada ría. Aporta documentación sobre las cualidades ecológicas de estas áreas.

Esta misma alegación figura remitida por el Ayuntamiento de Villacusa.

Antonio Fernandez Agudo y 419 firmas más exponen su apoyo al trazado norte del tramo Solares-Zurita porque consideran que favorece la actividad industrial y de servicios de los Ayuntamientos situados en su recorrido, mientras que el trazado sur ocasionaría perjuicios económicos y ambientales a los vecinos del Ayuntamiento de Liérganes.

Fernando Antolín de la Peña y 732 firmas más apoyan la solución norte del tramo Solares-Zurita por motivos socioeconómicos, en contra de la opción propuesta en el estudio informativo que: Divide el valle de Penagos, perjudica el desarrollo agrícola-ganadero de la zona y causa perjuicios medioambientales.

Fernando J. Cuesta García expone su oposición a la ejecución del eje 22 para el tramo Virgen de la Peña-La Acebosa por considerar que incide negativamente en el espacio natural del área al cortar transversalmente el valle de Mazcuerras y cerrar la entrada natural del valle de Cabuérniga.

Joseph John Jova se opone por motivos culturales y paisajísticos a la ejecución del tramo Virgen de la Peña-La Acebosa a su paso por el núcleo urbano de Treceño.

**20327** *RESOLUCION de 1 de julio de 1993, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación de un bote salvavidas parcialmente cubierto, para su uso en buques.*

Visto el expediente incoado a instancia de «Pesbo, Sociedad Anónima», con domicilio en avenida Iparraguirri, número 100, Lejona (Vizcaya), solicitando la homologación de un bote salvavidas parcialmente cerrado, construido en PRFV, de dimensiones principales: Eslora, 10,68 metros; manga de trazado, 3,92 metros; puntal de trazado, 1,80 metros; modelo BS-99 M, y con capacidad para 112 personas;

Visto el resultado satisfactorio de las pruebas a las que ha sido sometido, de acuerdo con el Reglamento de la Vida Humana en el Mar 74/78, y Enmiendas 81/83, y Resolución A.689 (17) de la Organización Marítima Internacional, y presenciadas por la Comisión de pruebas de Bilbao.

Esta Dirección General ha resuelto declarar homologado lo siguiente:

Elemento: Bote salvavidas parcialmente cubierto. Marca/modelo: «Pesbo, Sociedad Anónima», BS-99M. Número de homologación: 018/0793.

La presente homologación es válida hasta el 31 de diciembre de 1997.

Madrid, 1 de julio de 1993.—El Director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo.

**20328** *RESOLUCION de 1 de julio de 1993, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación de un bote salvavidas, parcialmente cubierto, para su uso en buques.*

Visto el expediente incoado a instancia de «Pesbo, Sociedad Anónima», con domicilio en avenida Iparraguirri, número 100, Lejona (Vizcaya), solicitando la homologación de un bote salvavidas, parcialmente cubierto, construido en P.R.F.V., de dimensiones principales: Eslora, 12,80 metros; manga de trazado, 3,92 metros; puntal de trazado, 1,80 metros; modelo BSTD-140/150 ME (existen dos versiones de este bote, una de la cual se le equipa con dos motores, con capacidad para 140 personas, y la otra con un solo motor propulsor, con capacidad para 150 personas);

Visto el resultado satisfactorio de las pruebas a las que ha sido sometido de acuerdo con el Reglamento para la Vida Humana en el Mar 74/78 y enmiendas 81/83, y la Resolución A.689 (17) de la Organización Marítima Internacional, y presenciado por la Comisión de Pruebas de Bilbao, Esta Dirección General ha resuelto declarar homologado lo siguiente:

Elemento: Bote salvavidas parcialmente cubierto. Marca/modelo: «Pesbo, Sociedad Anónima», BS-TD-140/150 ME. Número de homologación: 017/0793.

La presente homologación es válida hasta el 31 de diciembre de 1997.

Madrid, 1 de julio de 1993.—El Director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo.

**20329** *RESOLUCION de 1 de julio de 1993, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación de un bote salvavidas de caída libre, con suministro de aire para motor y personas, durante diez minutos, para su uso en buques.*

Visto el expediente incoado a instancia de «Pesbo, Sociedad Anónima», con domicilio en avenida Iparraguirri, número 100, Lejona (Vizcaya), solicitando la homologación de un bote salvavidas de caída libre, construido en P.R.F.V., de dimensiones principales: Eslora, 7,52 metros; manga de trazado, 2,52 metros; puntal de trazado, 1,39 metros; modelo BSL-20 MA, con capacidad para 23 personas, con suministro de aire;

Visto el resultado satisfactorio de las pruebas a las que ha sido sometido de acuerdo con el Reglamento para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 74/78 y Enmiendas 81/83, y Resolución A.689 (17) de la Organización Marítima Internacional, y presenciadas por la Comisión de Pruebas de Bilbao,

Esta Dirección General ha resuelto declarar homologado lo siguiente:

Elemento: Bote salvavidas de caída libre, con suministro de aire. Marca/modelo: «Pesbo, Sociedad Anónima», BSL-20 MA. Número de homologación: 020/0793.

La presente homologación es válida hasta el 31 de diciembre de 1997.

Madrid, 1 de julio de 1993.—El Director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo.

**20330** *RESOLUCION de 1 de julio de 1993, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación de un bote salvavidas de caída libre, para su uso en buques.*

Visto el expediente incoado a instancia de «Pesbo, Sociedad Anónima», con domicilio en avenida Iparraguirri, número 100, Lejona (Vizcaya), solicitando la homologación de un bote salvavidas de caída libre, construido en P.R.F.V., de dimensiones principales: Eslora, 7,52 metros; manga de trazado, 2,52 metros; puntal de trazado, 1,39 metros; modelos, BSL-20 M; capacidad para 25 personas;

Visto el resultado satisfactorio de las pruebas a las que ha sido sometido de acuerdo con el Reglamento de la Vida Humana en el Mar 74/78 y Enmiendas 81/83, y Resolución A.689 (17) de la Organización Marítima Internacional, y presenciadas por la Comisión de Pruebas de Bilbao,

Esta Dirección General ha resuelto declarar homologado lo siguiente:

Elemento: Bote salvavidas de caída libre. Marca/modelo: «Pesbo, Sociedad Anónima», BSL-20 M. Número de homologación: 019/0793.

La presente homologación es válida hasta el 31 de diciembre de 1997.

Madrid, 1 de julio de 1993.—El Director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo.