

El Ayuntamiento de Jérica expone el inconveniente de los yacimientos arqueológicos próximos a la autovía. Aporta un resumen de los yacimientos existentes y su localización, recomendándose la elaboración de una cartografía más detallada. Concluye diciendo que la solución B, después de atravesar el embalse del Regajo, toca tierra firme sobre un amplísimo cementerio mozárabe, la solución A afecta a un puente protegido del siglo XVI (situado aproximadamente en el kilómetro 44,5) y la solución D se pasea por el paraje más hermoso de la población, yacimiento de restos ibéricos y medievales. El enlace de Jérica afecta a un asentamiento romano.

El Ayuntamiento de Barracas en sesión plenaria extraordinaria considera más adecuada la solución A, pero acepta la solución E si se aproximan más a la población los enlaces previstos.

El Ayuntamiento de San Agustín presta su conformidad a la alternativa E. (Que es paralela a A y prácticamente coincidente con ella en este tramo.)

El Ayuntamiento de Albentosa prefiere la solución A y, si no, la denominada «opción alternativa a la solución propuesta», que resulta una modificación de la E del estudio informativo, aproximándola al núcleo de Venta del Aire. En éste último caso, solicita la ubicación del enlace en la carretera de Olba, prefiriéndola a la localización prevista en el estudio informativo. Aporta planos en planta y en perfil de las alternativas propuestas, así como un estudio comparativo de ellas que incluye una evaluación de impacto ambiental y valoración económica.

El Ayuntamiento de La Puebla de Valverde señala también la ubicación adecuada de pasos para ganado y maquinaria.

Don Javier Redón Ramos y otros vecinos y comerciantes de Jérica solicitan la revisión del proyecto para garantizar la no afección del «Pozo de Magallán» que suministra agua de riego a Jérica y es tributario del embalse del Regajo, y un nuevo estudio del trazado que tenga en cuenta el impacto visual sobre el territorio y el carácter paisajístico de la vía. Por éste último motivo proponen utilizar la actual N-234 como calzada de la autovía para el sentido Sagunto-Teruel y alguno de los trazados propuestos por detrás de San Antón para el sentido Teruel-Sagunto.

Don Antonio Redón Pastor y otros empresarios del sector de servicios, industria y construcción del municipio de Barracas, respaldan la solución A, mientras que un grupo de vecinos de Barracas (DNI 18.910.102 y otros) solicitan la solución E para evitar la división en dos de la localidad y el estancamiento del crecimiento urbano, al quedar aprisionada la población entre la autovía y la línea de ferrocarril.

9605

RESOLUCION de 11 de enero de 1995, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la variante de Ruidera, puntos kilométricos 344 a 348, de la N-430, de Badajoz a Valencia.

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 10 de enero de 1989, a la Dirección General de Medio Ambiente, la memoria-resumen del proyecto mencionado para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de esta actuación es la definición de un tramo de la CN-430, de Badajoz a Valencia, por Almansa, a su paso por el municipio de Ruidera, de unos 4 kilómetros aproximadamente.

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

En virtud del artículo 14 del reglamento, con fecha 7 de marzo de 1989, la Dirección General de Política Ambiental dió traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado, con fecha 21 de enero de 1993, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Ciudad Real» el 1 de enero de 1993, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del reglamento, la Dirección General de Carreteras, remitió, con fecha 22 de julio de 1993, a la Dirección 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 del tramo citado.

El Anexo II contiene 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.

Asimismo y como consecuencia de algunas carencias encontradas en el estudio de impacto ambiental, la Dirección General de Política Ambiental solicitó información complementaria más detallada. Un resumen de la misma se presenta como anexo V.

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 estudio informativo «CN-430, de Badajoz a Valencia por Almansa, puntos kilométricos 343 al 347 (antiguos). Tramo: Variante de Ruidera. (Ciudad Real)», de la Dirección General de Carreteras.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera que la única solución sin impactos ambientales significativos insalvables, es la que consiste en no realizar la acción propuesta y mantener la travesía de Ruidera en su estado actual, excepto por lo que se refiere a las obras de mejora de firme y ancho de calzada que se juzguen necesarias en los puntos conflictivos de la mencionada carretera.

Las condiciones para las obras de mejora de la carretera, se establecen por la presente declaración, y son las siguientes:

1. *Protección del sistema hidrológico.*—Se realizará un estudio con el fin de mantener inalterables las características hidrológicas e hidrogeológicas de las Lagunas de Ruidera y su entorno. En concreto el estudio analizará la disposición y características de los drenajes longitudinal y transversal de la carretera y sus efectos sobre las aguas superficiales y subterráneas.

Cuando se efectúen las obras antes mencionadas, no podrán localizarse instalaciones auxiliares, ni caminos de acceso a los mismos, ni verterse ni extraerse materiales de ningún tipo, en áreas desde las que se pueda afectar al sistema hidrológico e hidrogeológico, incluyendo, en el proyecto de construcción la localización de todos los elementos auxiliares de la obra.

2. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento de las actuaciones y control de los impactos y de la eficacia de la condición anterior. En él se detallará el tipo de informes y periodo de su emisión.

Los informes resultantes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo que acreditará su contenido y conclusiones. Dicho programa incluirá:

a) Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre actuaciones realmente ejecutadas para la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 1.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situación de riesgo, tanto en el funcionamiento de la carretera, como en la fase de obras de mejora.

3. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de obras de mejora, un escrito, certificando la incorporación al mismo de la documentación siguiente:

Estudio y conclusiones a que se refiere la condición 1 sobre protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, drenajes, localización de instalaciones auxiliares, caminos de acceso y extracción y vertido de materiales.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 2.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental, podrá derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

Lo que se hace público para general conocimiento, 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.

Madrid, 11 de enero de 1995.—El Director general, José Ramón González Lastra.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas
ICONA	X
Junta Rectora del Parque Natural de las Lagunas de Ruidera.	X
Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Diputación Provincial de Ciudad Real	-
Confederación Hidrográfica del Guadiana	X
ESPARVEL	-
DALMA. Asociación Alcarreña para la Defensa del Medio Ambiente	-
Ayuntamiento de Ruidera	X

EL ICONA hace constar que el proyecto afecta directamente al Parque Natural de las Lagunas de Ruidera y alrededores, clasificado como zona húmeda de importancia nacional, por lo que se evitará el paso de carreteras por dicho lugar, ya que el impacto sería muy negativo y daría origen a una queja comunitaria.

La Junta Rectora del Parque Natural informa desfavorablemente el proyecto debido a su alto impacto negativo y pide que se reconsidere la necesidad de realizar la variante en función del nuevo Plan de Infraestructuras del MOPTMA en el que se incluye la ejecución de una autovía a poca distancia de la CN-430. Pide por tanto el estudio de nuevas alternativas que eviten el paso por el Parque Natural.

Sin perjuicio de lo anterior, considera necesario resolver los puntos conflictivos de la actual carretera, ya que el tráfico actual se mantendría casi en su totalidad debido a su alto componente turístico y de servicios.

La Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha sugiere el estudio de alternativas distintas a las propuestas, donde se contemplen aquellas que evitan el paso por el Parque Natural, ya que considera que existen serias dificultades para encontrar un trazado que dentro de los límites propuestos pueda evitar el impacto ambiental en una zona tan frágil.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana analiza las cuatro alternativas propuestas llegando a la conclusión de que todas tienen un impacto ambiental muy alto.

El Ayuntamiento de Ruidera se pronuncia por la opción «B» pidiendo que se aleje del casco urbano.

ANEXO II

Resumen del proyecto

El estudio informativo contempla cuatro alternativas, dos de ellas alejadas del casco urbano, y otras dos que aprovechan parte de la carretera existente. En todos los casos la sección tipo es: Calzada de 7 metros de ancho, con arcenes a ambos lados de 1,5 metros y un ancho total de plataforma de 10 metros. Los taludes de desmonte y terraplenes son, respectivamente, 1H: 2V y 3H: 2V.

- La alternativa A: Es la de mayor longitud, 3,639 kilómetros, con origen a unos 2,5 kilómetros de Ruidera. En este punto se separa de la N-430, hacia el norte, siguiendo la vaguada del Berbión, para tomar luego dirección este. Pasa sobre el Guadiana entre las lagunas del Rey y de Cueva Morenilla y corta a la carretera de Ruidera a Argamasilla, para pasar a la ladera del cerro situado al norte de Ruidera y enlazar de nuevo con la carretera N-430, en el punto kilométrico 3,639,5. Dadas las características topográficas del terreno, su perfil longitudinal es muy variable, con pendientes máximas de 6 por 100, profundidad máxima de excavación de 12 metros y terraplenes de 12 metros también. El curso del Guadiana se salva mediante una estructura de 20 metros de luz (punto kilométrico 2,225), y la acequia de la margen derecha de éste mediante un cajón de 3 x 2,5 metros (punto kilométrico 2,325).

La alternativa B: Tiene una longitud total de 2,99 kilómetros y tiene su origen en la N-430. Se separa de la carretera actual y sigue hacia el nordeste por una vaguada. Gira hacia el norte, cortando el cauce del Guadiana y a partir del cruce con la carretera a Argamasilla de Alba coincide en su trazado con la alternativa A, aproximadamente en 1 kilómetro. Su perfil longitudinal es también muy variable, con pendientes de hasta el 7 por 100 y desmontes de 9 metros. Están previstas dos estructuras: Una de 20 metros de luz que salva el cauce del Guadiana a la altura del punto kilómetro 1,615 y un cajón de 3 x 2,5 metros en el punto kilómetro 1,705.

La alternativa C: Tiene una longitud total de 1.608 metros. Su origen está a 800 metros de Ruidera, al sur de la población que bordea por el sureste, uniéndose a la carretera actual en un punto cercano al final de las alternativas anteriores. El segundo tramo se establece sobre las estructuras kársticas del cierre de la laguna del Rey. El trazado se superpone al cierre prácticamente plano y sólo cortado por las acequias y la salida de aguas de la laguna del Rey, con un terraplén de 3 metros y obras de fábrica consistentes en 9 pontones.

Alternativa D: Mejora las características de la carretera actual, eliminando la curva anterior al puente y ensanchando la calzada. De su 1,56 kilómetros de longitud, los primeros 400 coinciden con el de la alternativa C. El segundo tramo (300 metros) se desarrolla sobre la plana cuaternaria de cierre de la laguna del Rey, con una altura de terraplén que llega a los 4 metros. En el tercer tramo (0,7 a 1,2 kilómetros) el terraplén llega a los 8 metros de altura y 32 de ancho, a la altura del punto kilométrico 0,8, pasando el empalme actual con la carretera que bordea las lagunas. En el tramo final (400 metros) la carretera sigue sobre el trazado actual de la travesía del casco urbano.

La solución escogida por el estudio informativo corresponde a la alternativa B.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

Según el estudio, la zona más importante a proteger es la de los cierres kársticos de la laguna del Rey (Zona del Hundimiento) que da lugar a una cascada en el curso de la salida de agua superficial de la laguna, aunque realmente es todo el conjunto de las lagunas lo que hay que proteger.

El estudio manifiesta que las formaciones vegetales de alto valor, entre las que cabe destacar la sabina albar; la vegetación ripícola de las lagunas y de su entorno; y los cañaverales y demás comunidades permanentes de los remansos y corrientes lentas, adquieren en Ruidera un gran valor tanto paisajístico como ecológico, representando, además, un refugio excelente para la nidación de aves acuáticas.

Según el estudio, desde el punto de vista del planeamiento urbanístico, la mayor parte del territorio afectado corresponde, en el caso de las alternativas A y B a suelo no urbanizable de protección especial.

También manifiesta el estudio que los impactos más significativos son, por lo expuesto anteriormente:

El que afecta a las formaciones geomorfológicas citadas al principio de este resumen y a su funcionamiento hidráulico y, por tanto, indirectamente a las aves y su hábitat. Este impacto sería producido por la construcción de las alternativas C o D, y sería negativo y crítico, por tanto permanente y sin posibles medidas mitigadoras, ya que el recrecimiento de la carretera actual y el talud consiguiente producirá un efecto barrera insalvable.

El que afecta a la flora y a la fauna, principalmente a las aves. Este impacto sería producido por la construcción de las alternativas A o B, sería negativo y al menos, severo, y se debería a la construcción de la variante en la zona baja del río, con el consiguiente efecto sobre la flora y la fauna por el efecto de ocupación del terreno y por el consiguiente efecto barrera que asimismo afectaría a la circulación superficial del agua.

El estudio realiza la evaluación de alternativas mediante un método lógico denominado Electre, eligiendo la alternativa B.

Según el estudio, los préstamos y el vertedero de material sobrante, se realizarán fuera de la zona; se construirá una protección al pie de los terraplenes en los tramos que discurren paralelos a los fondos de los barrancos; se evitará el desarrollo de las obras en el período reproductor de las aves (abril-junio); se minimizará la eliminación de la vegetación acuática y de ribera; se protegerá las partes superiores de los taludes, desviando con cunetas de guardia u otras obras de protección, la circulación superficial; se recomienda, con carácter general, la revegetación de desmontes y terraplenes, así como la selección de especies autóctonas.

El documento de síntesis hace un resumen del estudio, añadiendo unas conclusiones que conducen a la elección de la misma alternativa que el estudio informativo.

Análisis del contenido

Para justificar la necesidad de la construcción de la variante, en el estudio de impacto ambiental, se manejan unas cifras de tráfico erróneas ya que el previsto para 1997 no es tal, sino el acumulado en el decenio 1987-1997.

Además ha obtenido las cifras de futuras IMD (intensidad media diaria), utilizando premisas así mismo erróneas, ya que entre 1979 y 1984, último año cuyas cifras maneja el estudio informativo, la IMD ha disminuido un 54 por 100 en el acceso oeste y un 36 por 100 en el acceso este a Ruidera, y sin embargo para el cálculo de la IMD de 1987, supone un crecimiento anual del 3 por 100 y para 1997 y 2007 aplica unos coeficientes que hacen que sus IMD se incrementen un 241 por 100 y un 295 por 100, respectivamente.

Por otro lado, el tráfico actual a través del casco urbano de Ruidera se mantendrá casi en su totalidad aunque se construyera la variante, puesto que está compuesto en un elevado porcentaje por tráfico turístico con destino al Parque Natural. Esto es debido por una parte a la drástica disminución de actividades agrícolas, ganaderas e industriales, y por otra a que el transporte a larga distancia ya está utilizando el eje Ciudad Real-Atalaya del Cañavate, en la N-III, y lo hará en mayor medida, cuando esté construida dicha autovía, prevista en el Plan de Infraestructuras y que transcurre a apenas 20 kilómetros al norte de la CN-430.

En lo que se refiere al inventario ambiental se detectan en el estudio carencias tanto en la información proporcionada como en su tratamiento y en concreto en lo que se refiere a los puntos de interés geológico. Las Lagunas de Ruidera constituyen un espacio natural protegido más que por sus indudables y relevantes valores de flora y fauna, por su funcionamiento hidrogeológico y por el estado de las formaciones kársticas que son las que las conforman, actuando como represas naturales. La importancia decisiva y el valor de dichas formaciones no está claramente manifestado. Se producen asimismo deficiencias tanto en la identificación, como en la valoración de impactos sobre la hidrología superficial y subterránea, en particular por el cruce del río Guadiana en las alternativas A y B.

El epígrafe de fauna y flora consiste en un listado que reúne los diferentes grupos en hábitats designados con criterios de localización con respecto al agua, que no informa en absoluto sobre las necesidades o vulnerabilidad de las comunidades más sensibles o valiosas.

El análisis del paisaje proporciona un relato descriptivo que impide apreciar cuales son las características del territorio afectado, lo que se ve agravado por el hecho de que la cartografía aportada es inútil ya que la escala empleada, la tipografía y las tramas utilizadas no permiten su interpretación; la valoración del impacto sobre el paisaje que hace el estudio obedece exclusivamente a la visibilidad del territorio afectado, independientemente de su calidad intrínseca.

En lo que se refiere al tratamiento del planeamiento urbanístico, la valoración de los impactos ambientales que hace el estudio, no puede calificarse sino de contraria a lo que este instrumento pretende. Concretamente considera con impacto nulo las alternativas A y B porque atraerían suelo no urbanizable de protección especial.

La evaluación de alternativas que hace el estudio presenta igualmente serias deficiencias, ya que en ella predominan de forma contundente los criterios de evaluación económicos e infraestructurales sobre los del medio biótico, geológico y paisajístico, lo cual es especialmente grave si tenemos en cuenta que el proyecto se desarrolla en El Parque Natural de las Lagunas de Ruidera y alrededores. Declarado además como Zona Húmeda de Importancia Nacional para las aves acuáticas.

El estudio no proporciona medidas correctoras que permitan la solución de los impactos significativos que producen cualquiera de las alternativas presentadas.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes

Alegaciones de instituciones y organismos:

Excelentísimo Ayuntamiento de Ruidera.

Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadiana.
Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Alegaciones de Asociaciones: Grupo ecologista Retama.

Contenido significativo de las alegaciones:

El excelentísimo Ayuntamiento de Ruidera se pronuncia a favor de la alternativa B, alejándola de la zona adyacente del casco urbano, cuyo suelo se prevé considerar como urbanizable en las Normas Subsidiarias Municipales, enlazando la variante con la N-430 después de la segunda curva de ésta, en vez de hacerlo tras la primera curva de dicha carretera.

La Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadiana observa que no existe presupuesto para la realización de las medidas correctoras. Puesto que en las alternativas A y B se cruza el río Guadiana, sugiere modificar la estructura para el cruce del río, además de diseñar los drenajes necesarios para los cauces interceptados. Respecto a las alternativas C y D, advierte que ambas pasan por la barrera de calizas kársticas existente entre la laguna del Rey y el «Hundimiento», formando todo ese conjunto una zona de extraordinario valor geomorfológico, hidrológico y de continuidad del río.

La Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha no tiene objeción alguna al trazado elegido de la variante (alternativa B).

La Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha remite copia del acuerdo adoptado por el Pleno de la Junta Rectora del Parque Natural de las Lagunas de Ruidera. La Junta Rectora informa desfavorablemente sobre el estudio de impacto ambiental por las siguientes razones: el inventario ambiental está estudiado a una escala comarcal no adecuada al objeto del estudio. Se producen errores manifiestos en el listado faunístico. No se valora convenientemente la flora, fauna, paisaje y elementos culturales. Respecto a las alternativas C y D, éstas no cumplen el requisito necesario para que la carretera sea una variante. En las alternativas A y B la valoración de los impactos está hecha por debajo de la realidad, ya que los impactos sobre la geología, vegetación, fauna y paisaje son altos o muy altos. La Junta Rectora pide se reconsidere la necesidad de realizar la variante en el momento actual en función del nuevo Plan de Infraestructuras del MOPT, en el que se incluye la ejecución de una autovía a poca distancia de la N-430 en las cercanías del Parque Natural. Solicita también se estudie la posibilidad de realizar nuevas alternativas que eviten, en la medida de lo posible, que pase por el Parque Natural. Sin perjuicio de lo anterior, considera necesario resolver el estrechamiento de los tres puentes situados en el acceso a Ruidera.

El Colectivo Ecologista «Retama» de Argamasilla de Alba (Ciudad Real), expresa su preocupación por la incidencia negativa del proyecto en el Parque Natural de las Lagunas de Ruidera.

ANEXO V

Información complementaria

La información solicitada constituye el documento denominado «Estudio complementario del Estudio de Impacto Ambiental de la N-430, de Badajoz a Valencia. Variante de Ruidera».

En esta documentación se describen conceptos metodológicos que no estaban resueltos o suficientemente explicados en el estudio inicial. Aunque se eliminan algunas contradicciones que aparecían en el documento original, no se solucionan los problemas de indefinición de las medidas correctoras que se proponen para la solución de los impactos significativos.

9606

RESOLUCION de 31 de marzo de 1995, de la Dirección General de la Marina Mercante, sobre ordenación del transporte marítimo en la ría de Vigo.

El Real Decreto 720/1984, de 28 de marzo, sobre ordenación del transporte marítimo regular, establece en su artículo 10 la posibilidad de someter el transporte marítimo regular en aguas interiores a un régimen de autorización por parte del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones (hoy Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente).

La Orden del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones de 8 de junio de 1984, por la que se ordena el transporte marítimo en la ría de Vigo hace efectiva tal posibilidad, en atención a la importancia que reviste el citado transporte para el normal desenvolvimiento de la vida laboral, social, comercial y cultural de algunas de las poblaciones costeras de ambos márgenes de la ría. En el artículo 2 prescribe que será la Dirección General de la Marina Mercante quien fije el conjunto de condiciones a cumplir por parte de las empresas interesadas en el otorgamiento de autorizaciones para el transporte de referencia.

Tales condiciones fueron plasmadas en la Resolución de 11 de junio de 1984 de la Dirección General de la Marina Mercante sobre ordenación del transporte marítimo en la ría de Vigo, cuya sustitución se estima ahora indispensable tanto por motivos de índole jurídica —al variar sustancialmente el marco normativo general en el ámbito de la Marina Mercante con la promulgación de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante— cuanto por razones que afectan a la propia prestación del servicio en condiciones de calidad adecuadas.