

lución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

El proyecto de salina marítima en la margen izquierda del río Guadalete, término municipal de El Puerto de Santa María, no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente a un procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental según las citadas disposiciones. La Dirección General de Costas remitió con fecha 4 de agosto de 1995, a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, junto con su informe favorable, el análisis ambiental del proyecto, el resultado de la consulta pública previa, y los informes que del mismo hacen: La Consejería de Obras Públicas y Transportes y la Agencia de Medio Ambiente, al objeto de que la autoridad ambiental del Estado decidiera su sometimiento o no a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Un resumen de la documentación remitida se recoge en el anexo.

Tras examinar la documentación remitida y visitar la zona, no se observa, como resultado de la realización del proyecto, la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesiten un proceso de Evaluación de Impacto Ambiental para determinar la posibilidad de definir medidas mitigadoras y, en su caso, la naturaleza de tales medidas, al objeto de conseguir impactos no significativos. Los impactos observados en este proyecto no son significativos y tienen medidas mitigadoras bien definidas que puedan ser establecidas perfectamente en un condicionado a su ejecución.

En consecuencia, la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental resuelve excluir del procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto de «salina marítima en la margen izquierda del río Guadalete, término municipal de El Puerto de Santa María», debiendo cumplirse en su ejecución las siguientes condiciones:

Primera.—Los taludes de los muros separadores, situados entre los diferentes estanques que componen la salina, se revegetarán con especies halófitas propias del medio.

Segunda.—Sólo se harán transitables aquellas coronaciones de los muros que se requieran para garantizar la realización de las labores necesarias para el correcto funcionamiento de la salina. El resto de los casos los muros no serán transitables, al objeto de que sirvan de reposadero y eventual nidificación de la avifauna que previsiblemente poblará la salina.

Madrid, 5 de diciembre de 1995.—El Director general, José Ramón González Lastra.

ANEXO

Contenido del análisis ambiental del proyecto

La finca objeto de la actuación recogida en el proyecto pertenece al dominio público marítimo terrestre y se localiza en la bahía de Cádiz, en la zona denominada «bahía desecada», constituida por antiguas marismas de los ríos Guadalete y San Pedro.

La desecación de estas marismas se realizó durante los años cincuenta con el propósito de poner ese terreno en regadío. La alta salinidad del suelo hizo que, pese a los esfuerzos realizados por la Administración aplicando las técnicas de rescate conocidas, no fuese posible obtener los resultados previstos quedando los terrenos abandonados. Todo ello supuso la pérdida de la mitad de la superficie natural de la bahía interior, más de 5.000 hectáreas, siendo las consecuencias ambientales inmediatas la desaparición de este espacio intermareal y la consiguiente pérdida de la fauna y flora propias del mismo. Actualmente es un terreno baldío sin ninguna posibilidad de aprovechamiento agrícola.

En el análisis ambiental del proyecto se describe el medio físico. Respecto a la vegetación distingue zonas sin cubierta vegetal alguna y otras ocupadas por especies halófitas típicas de marismas que se caracterizan por ser poco exigentes en cuanto a necesidades hídricas. En cuanto a la fauna, este terreno no constituye hoy lugar de nidificación ni de alimentación de las aves localizadas en las zonas húmedas del cercano Parque Natural de la Bahía de Cádiz, siendo ocasional la presencia de alguna de ellas; las aves no relacionadas con zonas húmedas no verán comprometida su conservación debido a la extensión de más de 4.000 hectáreas de marisma desecada disponible. Los mamíferos detectados han sido el conejo, con un número considerable de individuos muertos y enfermos, la rata común, la rata negra y el ratón de campo.

En lo referente al medio socioeconómico, el análisis ambiental señala que su economía se basa principalmente en el turismo, y en menor medida en la agricultura y la pesca. Cabe destacar que la explotación salinera es una actividad con mucho arraigo en toda la bahía de Cádiz, conta-

bilizándose a principios de siglo unas 130 salinas. Actualmente esta actividad se encuentra relegada a tan sólo nueve explotaciones.

Concluye el análisis que el proyecto es beneficioso desde cualquier punto de vista: Incremento de los efectivos naturales, aumento considerable de la avifauna y especies piscícolas; mejora del paisaje y regeneración del medio al transformar un terreno baldío en zona húmeda y creación de puestos de trabajo.

Contenido de consultas y de la información oficial

AGADEN manifiesta que sería mejor rehabilitar antiguas salinas que dejaron de explotarse, en lugar de crear una explotación que va a competir con las pequeñas explotaciones que aún subsisten.

También manifiesta que, en observaciones con escaso valor científico, se ha detectado la presencia de algunas aves rapaces, limícolas, ardeidas, anátidas y esteparias.

La Consejería de Obras Públicas y Transportes se muestra favorable al proyecto, indicando que se tomen las medidas oportunas para facilitar la nidificación de aves.

La Agencia de Medio Ambiente está a favor del proyecto por considerar que supone la reversión del terreno a su estado original.

2704

RESOLUCION de 21 de diciembre de 1995, de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo: «Acceso norte a Ferrol por Fene, Neda y Narón». N-651 (La Coruña), de la Dirección General de Carreteras.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras remitió con fecha 6 de febrero de 1992 a la antigua Dirección General de Política Ambiental la memoria-resumen consistente en la orden de estudio informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, dicha Dirección General 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 7 de mayo de 1992, la antigua Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 28 de enero de 1994, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento con fecha 19 de enero de 1995, la Dirección General de Carreteras remitió a la antigua Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

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 Información y Evaluación 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 Información y Evaluación 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 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 «Acceso norte a Ferrol por Fene, Neda y Narón». N-651 (La Coruña).

Declaración del Impacto Ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental declara que, de las soluciones presentadas, resulta la más viable ambientalmente la denominada alternativa 1, si se cumplen las siguientes condiciones:

1. *Protección de los servicios existentes.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará la continuidad de los servicios interceptados, entre los que destacan las carreteras N-651 Betanzos-Ferrol, AC-115 Fene-Jubia, C-642 Ribadeo-Ferrol, CP-1503 Perlio-Lavandeira, CP-3614 Gándara-Catabois y CP-5403 Gándara-Santa Cecilia; el ferrocarril Ferrol-Gijón y los caminos asfaltados y de servicio que pudieran verse afectados.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de no impactar significativamente las características del sistema fluvial formado por el río Magalofes, río Freixeiro y río Inxerto, no se localizarán canteras ni préstamos ni se verterán materiales ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que directamente o por escorrentía o erosión se afecte a dicho sistema fluvial.

En particular, en la construcción sobre el río Magalofes, la franja de afección a la vegetación de ribera se limitará al ancho de ocupación de la calzada.

Además teniendo en cuenta la posible afección a los acuíferos existentes en la zona oriental de la ría, puntos kilométricos 0,600 a 1,100 y 1,500 a 1,900; en el valle del río Freixeiro, y entre los puntos kilométricos 8,900 a 9,500, se procederá a:

- No situar en esas áreas maquinaria ni materiales ni realizar vertidos de ningún tipo.
- Estudiar las medidas pertinentes para no afectar significativamente a los acuíferos a causa de las excavaciones necesarias para situar la traza de la autovía.
- Diseñar y ejecutar las obras necesarias para que las aguas de lluvia no se vean desviadas de su actual paso por la zona de recarga.

3. *Protección a la ría de Ferrol.*—Con objeto de evitar la afección significativa a la ría de Ferrol se cumplirá lo siguiente:

a) Se diseñarán y ejecutarán medidas para evitar el vertido en la ría de materiales procedentes de la construcción y potencial erosión de los taludes de los estribos del viaducto.

La ocupación, en planta, de las pilas del puente afectarán mínimamente al régimen hidrológico de la ría.

El método constructivo de los apoyos evitará la contaminación de la ría. Si fuera preciso la construcción de motas para acceder a las pilas, se utilizará aquel sistema constructivo que garantice la no pérdida de finos que pudieran manchar la ría.

En evitación de posibles afecciones a la ría el tablero del viaducto se construirá sin otros apoyos provisionales que los definitivos previstos para la estructura.

Toda estructura auxiliar necesaria para la construcción será retirada de forma que tanto estética como funcionalmente la afección a la ría sea exclusivamente la de la obra definitiva.

b) Los trabajos de remoción y retirada de sedimentos para cimentación de pilas del viaducto se realizarán en el período comprendido entre los meses de noviembre y junio y se utilizarán aquellas técnicas que garanticen la menor oxigenación de los lodos.

c) El diseño de la estructura considerará su privilegiado entorno y prestará especial atención a su integración en el mismo de forma que sea aceptada por la generalidad.

4. *Prevención del ruido.*—Considerando la gran proximidad del trazado a zonas pobladas, se redactará un estudio de previsión de niveles sonoros durante la explotación de la vía, que deberá considerar las peculiares características urbanísticas del territorio. Del estudio se deducirán las medidas a adoptar para que los niveles sonoros generados por la autovía, medidos en los límites del territorio que a la fecha de emisión de esta declaración esté clasificado como urbano y/o urbanizable por los planes urbanísticos de los municipios afectados, no sobrepasen los 55 dB Leq (A) entre las veintitrés y las siete horas, ni los 65 dB Leq (A) entre las siete y las veintitrés horas.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de revisión de las medidas mitigadoras realizadas.

5. *Protección del patrimonio arqueológico.*—Dada la posibilidad de que durante las obras de la autovía se pudiera afectar algún resto enterrado de los yacimientos romanos de Tellado, Castro de Sartego y Castro de Couto indicados en el capítulo 5.5.4. del estudio de impacto ambiental, y en el informe de la Dirección General del Patrimonio Histórico y Docu-

mental, Consejería de Cultura y Juventud de la Xunta de Galicia, deberá realizarse un control arqueológico en esas zonas, durante los trabajos de excavación al inicio de las obras, por si pudieran aparecer restos de interés, debiéndose, en tal circunstancia, poner el hecho en conocimiento del órgano competente de la Xunta de Galicia.

6. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra. El citado proyecto dedicará especial atención a los desmontes con alturas de 15 a 30 metros existentes entre los puntos kilométricos 0,700 a 1,000; 1,600 a 1,800; 3,500 a 3,700; 4,400 a 4,600 y 6,700 a 6,800; al terraplén con alturas de 15 a 25 metros existente entre los puntos kilométricos 0,000 a 0,400 y al túnel situado entre los puntos kilométricos 3,765 a 4,375.

También dedicará especial atención al cruce de los ríos Magalofes y Freixeiro, al paso de la vía sobre la ría de Ferrol, a la integración paisajística de la traza viaductos y embocaduras del túnel de Sartego, y contemplará la ubicación y recuperación de los terrenos a utilizar para canteras préstamos, escombreras y vertederos, parque y tránsito de maquinaria, almacén de materiales y planta de hormigonado.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la obra. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

7. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta declaración.

En el programa se detallará el 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 Información y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

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

Informe sobre las medidas de protección a los acuíferos, realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección a la ría, realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido, realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 4.

Informe sobre las actuaciones, realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 6.

Anualmente y durante un plazo de cinco años, a partir del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre los niveles sonoros a que se refiere la condición 4 y medidas mitigadoras adicionales, en su caso.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 6.

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

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

8. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo e inclusión en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Diseño de las medidas pertinentes para no afectar significativamente a los acuíferos a causa de las excavaciones para situar la traza de la autovía, a que se refiere la condición 2 apartado b).

Diseño de las medidas necesarias para que las aguas no se vean desviadas de la zona de recarga de los acuíferos, a que se refiere la condición 2, apartado c).

Diseño de las medidas pertinentes para evitar la afección significativa a la ría de Ferrol, a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de niveles de sonoros y proyecto de medidas de corrección acústica a que se refiere la condición 4.

Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística a que se refiere la condición 6.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 7.

9. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas mitigadoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en la memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuestos del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

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, 21 de diciembre de 1995.—El Director general, José Ramón González Lastra.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Galicia. Gobierno Civil de La Coruña	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Galicia. Diputación Provincial de La Coruña	—
Ayuntamiento de Fene	X
Ayuntamiento de NEDA	—
Ayuntamiento de Narón	X
Instituto de Estudios y Desarrollo de Galicia. Universidad de Santiago de Compostela	—
Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Santiago de Compostela	—
Laboratorio Regional del Medio Ambiente Industrial. Consejería de Industria y Comercio. Xunta de Galicia	—
Instituto de Investigaciones Agrobiológicas de Galicia. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Santiago de Compostela	—
Misión Biológica de Galicia. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Pontevedra	—
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Santiago	—
Facultad de Biología. Universidad de Santiago	X
Sociedad Gallega de Historia Natural. Orense	—
Asociación para A Defensa Ecoloxica de Galiza (SDEGA). La Coruña	—
Sociedade Galega de Historia Natural. Santiago de Compostela. GEMA. La Coruña	—
Grupo Naturalista Hábitat. La Coruña	—
Sociedade Galega de Historia Natural. El Ferrol	—
Asamblea Ecoloxista e Naturalista de Galiza. La Coruña	—
CODA. Madrid	—
AEDENAT-Madrid	—
FAT. Madrid	—
ADENA. Madrid	—
SEO. Facultad de Biología. Universidad Complutense	X

El resumen de las respuestas recibidas es el siguiente:

El ICONA indica que no cabe formular en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, observaciones relevantes respecto a su actual planteamiento.

No obstante ofrece algunas recomendaciones en el informe siguiente:

Con carácter general, conviene recordar que el medio biótico puede verse particularmente afectado por este tipo de proyectos, en cuanto supone un riesgo para la supervivencia de algunas especies. Perturbaciones durante la época de cría que pueden influir en un decremento del éxito reproductivo de las poblaciones, la mortalidad de animales en la calzada, la restricción o imposibilidad de dispersión o de efectuar los obligados

desplazamientos estacionales, así como el favorecer la fragmentación de las poblaciones de animales y la contaminación por gases y metales pesados, influyen, en último extremo, en una merma de la diversidad genética.

Los riesgos aludidos adquieren mayor importancia en el contexto más amplio de la futura red de autovías. En este sentido es evidente que deben tomarse las medidas oportunas para garantizar:

El éxito reproductivo de las poblaciones animales afectadas, evitando toda molestia relacionada con las obras durante la época de cría.

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

Se sugiere que el preceptivo estudio de impacto ambiental contemple como aspectos primordiales una evaluación de las posibles afecciones a vías pecuarias y montes de utilidad pública, así como a otros espacios naturales que resulten de interés. También se considera importante la identificación de los lugares de paso de las distintas especies o grupos de organismos, así como los emplazamientos y las especificaciones técnicas del acondicionamiento de pasos efectivos, tanto como de las vallas de seguridad de la autovía.

De llevarse a cabo el proyecto debería realizarse un control efectivo de los desmontes, escombreras y vertidos, de forma que no alteren sensiblemente las características naturales de los hábitats afectados; muy especialmente, en el caso de los cauces fluviales, la fauna y la vegetación riparia y palustre, y el caudal y calidad de las aguas.

Por último, se considera interesante realizar un seguimiento periódico de la emisión de contaminantes a la atmósfera y de la inmisión en organismos, integrado en un control general de impactos de la autovía sobre los seres vivos afectados.

El Ayuntamiento de Fene indica en su escrito lo siguiente:

La existencia de la autovía producirá previsiblemente una disminución de la permeabilidad de paso entre las zonas intersectadas. El efecto es importante por el hecho de que la propuesta de trazado inicial, a fin de reducir longitud, produce un corte en la zona urbana en un punto que, si bien, se ha tratado de que minimice efectos, éstos no dejarán de producirse.

Los efectos físicos son distintos según la zona ocupada. Refiriéndose a la propuesta de trazado inicial aparecen cuatro zonas esenciales de ocupación:

Una zona boscosa inicial, calificada como suelo no urbanizable (EP). Paisaje, fauna y suelo son pues elementos fundamentales a proteger en esta zona.

Una zona urbana de ordenanza lineal unifamiliar grado 2.º (u-2.º), bordeando la carretera provincial LCV-1213, definida como «zona de edificación de viviendas unifamiliares, aisladas o adosadas, en formaciones lineales a lo largo de los ejes viarios».

Dos zonas de suelo no urbanizable, con posibilidad de edificar por tratarse de suelo residencial contiguo al suelo urbano.

Una zona de suelo no urbanizable/cultivos, con condiciones de protección de las parcelaciones agropecuarias, del paisaje, del suelo y de evitación de la contaminación.

Para tratar de minimizar los efectos sonoros sobre el medio, y simultáneamente los sociales, deberá estudiarse una adecuada conexión con el viario de la zona, tanto municipal como provincial.

La Facultad de Biología de la Universidad de Santiago de Compostela, manifiesta lo siguiente:

Dentro de los contenidos específicos que han de considerarse en el proyecto de estudio de impacto ambiental debería incluirse un apartado destinado a los cursos de agua dulce, en el que se atendiese a la repercusión que sobre la fauna (tanto peces como macroinvertebrados) pudieran tener las posibles:

Canalizaciones.

Alteraciones de la naturaleza del lecho (dragados, aportes de áridos, etc.).

Deforestación o reducción de la vegetación ribereña (aumento de insolación, variaciones de temperatura, etc.).

Drenaje por efecto de la lluvia de los afloramientos de roca (variaciones posibles de pH, turbidez, sólidos en suspensión, etc.).

La SEO de la Facultad de Biología de la Universidad Complutense, indica que una vez revisada la memoria-resumen, y a la luz de la documentación disponible se deduce que el proyecto no afectará de modo especial a ninguna área de importancia internacional para las aves. Por lo

tanto, no parece necesario «a priori» tomar medidas ambientales específicas en este sentido en el estudio de impacto ambiental. No obstante, dada la general falta de información sobre estos temas, esto no significa que no se lleven a cabo los preceptivos estudios encaminados a discernir el posible impacto del proyecto sobre la fauna en general y las aves en particular.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en el trazado de un nuevo acceso a Ferrol desde la carretera N-651. El ámbito de actuación está comprendido entre dicha N-651 a la altura del punto kilométrico 28, punto previsto para la conexión Guisamo-Fene de la autopista del Atlántico, y el nudo de San Juan del acceso norte al Puerto del Ferrol.

Los municipios por los que discurre la autovía son los de Fene, Neda, Narón y Ferrol.

Tal como se indica en el estudio informativo, se ha estudiado un «corredor base» con un trazado en el que se incluyen dos alternativas para el paso del monte de Sartego: una en túnel y otra en trinchera denominadas, respectivamente, alternativa 1 y alternativa 2. La sección tipo para las dos alternativas es la misma: dos calzadas de circulación de siete metros cada una, arceles exteriores de 2,5 metros y una mediana de cinco metros, lo que supone una plataforma total de 24 metros.

Alternativa 1:

En su origen conecta, mediante un enlace, con la autopista del Atlántico y la carretera N-651, el cruce con ésta se realiza con un paso superior. El enlace propuesto es de tipo diamante, permitiendo todos los movimientos salvo la incorporación Fene-Ferrol y la salida Ferrol-Fene considerados innecesarios ya que introducirían una mayor complejidad a la intersección con la N-651.

Entre los puntos kilométricos 1,080 y 1,400 se salva el río Magalofes mediante un viaducto de 320 metros de longitud y altura máxima de 37 metros. También con un viaducto de 1.000 metros de longitud y altura máxima de 56,79 metros se cruza el valle de Vilanova desde el punto kilométrico 1,900 al 2,900. Del punto kilométrico 3,765 al 4,375 se sitúa el túnel del Sartego, de 610 metros de longitud, que atraviesa el monte del mismo nombre. El paso sobre la ría de Ferrol se efectúa mediante un viaducto de 1.405 metros de longitud con un tramo sobre tierra en el municipio de Neda de 457 metros y 7 metros de altura y el resto, es decir, 948 metros sobre la ría con altura variable hasta un máximo de 31,5 metros sobre la bajamar máxima viva equinoccial. A la altura del punto kilométrico 4,900 se sitúa la conexión con la carretera AC-115 y Neda, con entrada y salida en dirección Santiago. El enlace propuesto es de tipo «trébol parcial». Al final del viaducto de la ría se sitúa el enlace de O Couto que conecta con el centro urbano de Narón, polígono de la Gándara y con Ferrol a través de la carretera de la «Trinchera». El enlace propuesto es «tipo diamante» y el paso es inferior. El enlace de Freixeiro situado en el punto kilométrico 7,900, comunicará con el polígono de «Río de Pozo», la autovía de As Pontes, Rábade y la C-646, a través de una carretera ya prevista en el Plan General de Ordenación Urbana de Narón. Entre estos dos últimos enlaces la planta es recta. El cruce con la carretera C-642 se hace con un paso elevado.

La longitud de esta alternativa es de 9.500 metros; con un volumen de movimiento de tierras de 2.430.122 metros cúbicos en desmonte y 916.778 metros cúbicos en terraplén.

Alternativa 2:

La variación con respecto a la alternativa 1 afecta sobre todo al tramo inicial, situado al sureste de la ría de Ferrol, Ayuntamientos de Fene y Neda.

El viaducto sobre el río Magalofes pasa a tener 270 metros de longitud y altura máxima de 30 metros, y el viaducto de Vilanova queda con una longitud de 900 metros y altura máxima de 33 metros. Se suprime el túnel del Sartego, por lo que se modifican los parámetros de los elementos, en planta y alzado, y se produce en la zona del monte Sartego y en una longitud de 1.400 metros una trinchera de considerable altura. El resto del trazado tiene las mismas características que la alternativa 1.

La longitud de la alternativa 2 es de 9.459,1 metros, con un volumen de movimiento de tierras de 2.944.155 metros cúbicos en desmonte y 847.388 metros cúbicos en terraplén.

El estudio informativo realiza una valoración y comparación de las alternativas estudiadas considerando que la alternativa 1 es la más ventajosa en su conjunto para los intereses generales.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido:

El estudio señala que la zona analizada afecta a cuencas de muy diversa entidad. Destaca entre ellas la del río Grande de Xubia y río Beelle en sus desembocaduras, formando la ría de Ferrol con una cuenca afluente de 236 kilómetros cuadrados. Otras cuencas intersectadas son las del río Magalofes de 6,6 kilómetros cuadrados, la del río Cádavo y río Saa con 10 kilómetros cuadrados, y la del río Freixeiro en Narón con 30,5 kilómetros cuadrados y la del río Inxerto con 4,5 kilómetros cuadrados. La solución de pasos en viaductos de los valles que producen las cuencas citadas, evitan cualquier tipo de efecto negativo que pudieran modificar el flujo del agua superficial así como la calidad del agua.

En cuanto a hidrología subterránea el estudio se remite al apartado 3.4 del estudio geológico y geotécnico del anejo número 2 del estudio informativo donde se indica que las capas freáticas más potentes y de mayor capacidad de almacenamiento se encuentran al oeste de la ría de Ferrol, puntos kilométricos 8,900 a 9,500, en el valle del río Freixeiro, y en las zonas donde los desmontes serán más grandes.

El paisaje vegetal de la zona consiste en:

Praderas y cultivos: Se trata del tipo de aprovechamiento que mayor superficie ocupa en el área de estudio. Las praderas se extienden por una mayor superficie. Los cultivos suelen ocupar pequeñas fincas en torno a las aldeas. El más extendido es el maíz, seguido en importancia por otros de carácter hortícola como patatas, nabos, judías.

Matorrales: Engloba los retamares o xesteiras, tojales y brezales, que en la mayoría de los casos aparecen entremezclados entre sí, ocupando unidades difusas de pequeña extensión.

Eucaliptales: Incluyen a las masas arbóreas procedentes de las repoblaciones forestales. Eucaliptos entremezclados con pinos.

Vegetación litoral: Se centra en la descripción de las comunidades de fanerógamas y criptógamas existentes en el entorno inmediato del medio litoral afectado por el trazado.

El estudio realiza una valoración de la vegetación de la zona, indicando que no tiene interés sobresaliente desde el punto de vista botánico o científico. No está presente ninguna especie rara, amenazada o protegida por la legislación. Los bosques presentes en el área de estudio carecen de interés, aunque es de resaltar la vaguada del río Magalofes, por ser el lugar en donde reside la flora más singular del entorno afectado.

El estudio describe las comunidades faunísticas de los siguientes hábitats:

Cultivo: Es el tipo de hábitat más frecuente en el área de estudio. Dentro de ésta, es prácticamente el único que existe en la parte correspondiente a los municipios de Ferrol y Narón, el que más superficie ocupa en los de Neda y Fene, y mayor número de especies puede llegar a albergar. En concreto se contabiliza hasta un total de 78 especies entre anfibios, reptiles, aves y mamíferos:

Matorrales: Incluye las formaciones de tojales, retamares y brezales. Las comunidades animales asociadas al matorral están distribuidas esencialmente en el monte do Marraxón, entre los municipios de Neda y Fene. El número de especies es más bien escasa, alrededor de veinte. De ellas ocho son mamíferos, siete aves y cinco reptiles. Como aves más características están la perdiz roja, la codorniz, acentor común y curruca rabilarga. Entre los mamíferos destaca el conejo, algunos carnívoros como el zorro y la comadreja.

Bosques: En el área de estudio se han contabilizado treinta especies de aves, entre las que destacan especialmente agateadores, picos y en menor medida los páridos. También son de destacar las rapaces diurnas y nocturnas. Anfibios y reptiles se pueden encontrar en los bosques principalmente en el que crece en el valle del Magalofes.

Ríos: Los más importantes de la fauna de vertebrados de estos medios acuáticos es la presencia de tres especies de peces, anguila, boga y trucha. Ninguna de las tres especies es abundante ya que los ríos presentes en la zona de estudio tienen cauces y caudales más bien pequeños.

Ría: Dentro del contexto de Galicia, la ría de Ferrol no presenta un valor ornitológico destacable, al albergar un pequeño número de especies relativamente comunes en las zonas húmedas.

El estudio concluye que:

El área de estudio es pobre en fauna, tanto a nivel comarcal, como a nivel de Galicia.

El área de estudio carece de interés desde el punto de vista cinegético o de pesca fluvial deportiva.

Unicamente hay una especie incluida en la directiva 79/409/CEE relativa a la conservación de las aves. Se trata de la curruca rabilarga, muy común en todas las formaciones de matorral del país gallego.

No existe en la zona de estudio ninguna especie en peligro de extinción (Ley 4/1989 y Real Decreto 439/1990, anexo I).

Dentro de la zona se considera como más interesante desde el punto de vista faunístico, el conjunto formado por los bosques mixtos de la vaguada del río Magalofes.

El estudio analiza las características de la ría de Ferrol y dice que:

La zona de proyecto entre los municipios de Narón (en su margen norte) y Neda (en su margen sur), está bastante urbanizada. En esta parte de la ría vierten sus aguas los ríos Xubia, Aceñas y Bellelle, siendo este último el más cercano al paso del viaducto.

El estudio describe las condiciones del agua y del fondo de la ría de Ferrol, indicando que en ambas márgenes hay un fondo fangoso, y en la parte central un fondo arenoso. La vegetación que se puede encontrar se reduce al recubrimiento casi total de los fondos fangosos (la más amplia de la zona) por el alga del género *Ulva*. En los fondos arenosos, zona submareal y afectado por las corrientes hidrológicas, aparecen gran cantidad de moluscos bivalvos (almeja babosa y almeja fina). En los fondos fangosos hay típicas zonas de sedimentos finos en proceso de degradación, con alto contenido orgánico. En el caso de los recursos bentónicos no hay especies de interés desde el punto de vista de conservación, peligro de extinción, endemismos, etc.

En la parte interna de la ría de Ferrol, más al sur de la zona de afección del proyecto, se encuentra el banco natural de las Pías. Este banco es uno de los más importantes de las costas gallegas en lo que a almeja babosa se refiere. También se extrae almeja fina, siendo la parte interna de este banco el único punto de la ría donde se da este hecho. Por último, y en menor medida, también se recoge berberecho en las zonas intermareales.

El estudio dice que todos los municipios del área se regulan urbanísticamente por documentos de planeamiento aprobados en los años ochenta. Ferrol, Narón y Fene se rigen por planes generales de ordenación municipal y Neda por normas subsidiarias de planeamiento.

El estudio informa que entre el punto kilométrico 3,000 y 4,000 se pueden inscribir dos lugares que han sido publicados como yacimientos desaparecidos, uno adscrito culturalmente como yacimiento romano y otro como castro. Además en el punto kilométrico 7,000 se emplaza el Castro de Couto cuyo entorno está muy dañado.

El estudio considera que las obras proyectadas producirán un impacto moderado sobre la geología y geomorfología, hidrología, contaminación atmosférica y ruidos, vegetación y fauna.

En cuanto a la ría, el estudio señala en lo que se refiere a los impactos sobre variables abióticas, que en la fase de construcción principalmente sobre el agua y el substrato, el efecto producido será moderado. En la fase de funcionamiento el impacto producido por las pilas del puente se puede considerar como local y poco importante.

El estudio realiza unas conclusiones relativas al examen y ejecución de las distintas alternativas, tanto para variables de cuantificación económica directa (coste de construcción y asistencias técnicas y coste de expropiaciones), como para variables de cuantificación económica subjetiva (características geométricas, funcionalidad e impacto ambiental). Atendiendo a los criterios evaluables, el estudio considera la alternativa 1 como la más ventajosa en su conjunto para los intereses generales.

Por último el estudio incluye las medidas correctoras, el programa de vigilancia ambiental, tres apéndices, doce series de planos y documento gráfico.

Análisis de contenido:

El estudio de impacto ambiental presenta un inventario ambiental bien especificado tanto en el medio físico como en el medio socioeconómico afectados por la presencia de la nueva vía.

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

Incluye planos de planta y longitudinales de alternativa, y una cartografía temática bastante completa.

Las medidas correctoras no están dimensionadas ni presupuestadas. No se señala la ubicación de canchales ni la de vertederos.

El plan de vigilancia ambiental se limita a una serie de recomendaciones muy generales.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

Alegaciones de organismos y corporaciones:

Ayuntamiento de Fene.
Ayuntamiento de Narón.
Ayuntamiento de Ferrol.
Ayuntamiento de Neda.
Bloque Nacionalista Galego de Narón.
Autopista del Atlántico.

Alegaciones de particulares:

Por el municipio de Ferrol:

Doña Fuensanta Brusquetas Saurin y otros.
Don Manuel Ladra López (párroco de la Iglesia Santa Cecilia) Rectoral de Santa Cecilia y 221 pliegos de firmas.
Don Antonio Barro López y 104 alegantes más.
Asociación de vecinos de San Xoan de Filgueira y Bestón.

Por el Ayuntamiento de Narón:

Don Domingo Arzua Vázquez, en representación de «Cerámica Arzua, Sociedad Anónima».
Don José María Serantes Cobas.
Don Manuel Trinidad Teijeiro, en representación del Club de Jubilados y Pensionistas de Santa Cecilia.

Por el Ayuntamiento de Neda:

Don Nicanor Blanco y 38 personas más.
Don José Prego Sardiña.
Don Angel Gainzos Gandoz.

Por el Ayuntamiento de Fene:

Don Domingo Antonio Prado Díaz y 99 alegantes más.
Don Antonio Prado Díaz y don José Martínez San Juan.
Don Eugenio Pereira Valiño.
Asociación de Vecinos de San Salvador de Fene.
Don Luis Jesús y doña María Dolores Paz García.
Asociación de empresarios Iniciativa por Fene.
Vecinos de la parroquia de Sillobre.

Los aspectos medioambientales más significativos mencionados en las alegaciones son:

El Ayuntamiento de Fene, remite el acuerdo de la corporación municipal de 30 de marzo de 1994 en el que se acuerda que se garantice en todo momento la defensa de los intereses de los propietarios afectados; que el MOPTMA asuma la construcción de una vial que se incluirá en el plan general actualmente en revisión, y aprobar el informe del Ingeniero municipal quien, entre otras cosas, afirma que efectivamente la alternativa 1 es la más conveniente para los intereses generales. Estimando que se deberían presentar otras alternativas.

El informe solicita, por parte del MOPTMA, la reducción de la distancia de la línea límite de edificación no sólo en las zonas urbanas actuales sino en las correspondientes a suelo no urbanizable con posibilidades de edificación.

Considera que el impacto tanto visual como de ocupación de terreno por las alturas de desmonte sobre las bocas del túnel de Sartego es muy importante. Recomienda minimizar el impacto construyendo falsos túneles en las rocas como prolongación y reconstruir los desmontes afectados.

El Ayuntamiento de Narón centra su alegación en la necesidad de que la autovía potencie la accesibilidad a los núcleos de producción de la zona.

El Ayuntamiento de Ferrol acuerda reconocer el interés general de la obra proyectada. Indica que en el tramo que afecta al municipio de Ferrol el trazado es mejorable evitando o paliando las afecciones sociales, demográfico-urbanístico, etc. Solicita se considere el trazado en el tramo comprendido desde la iglesia Vella al lugar de Rega para lograr una solución con menores impactos sociales.

El Ayuntamiento de Neda muestra su conformidad con la alternativa propuesta si bien considera necesario realizar algunas matizaciones: estima que el túnel previsto en la alternativa propuesta debe prolongarse al máximo dentro de las posibilidades que permitan tanto razones técnicas de tipo constructivo del propio túnel (altura máxima de talud de acuerdo con el sistema constructivo) como los requerimientos derivados de la nece-

sidad de establecer una salida viniendo de Santiago, en el cruce con la carretera AC-115.

En la ría y en su entorno deberá ponerse especial cuidado por la fragilidad que presenta esta zona. Estima conveniente:

Dejar adecuadamente saneados los terrenos sobre los que asienta el viaducto. Una vez concluidas las obras, deberá restituirse la vegetación en estas zonas.

Definir claramente en el proyecto el sistema constructivo del viaducto con el fin de que con su ejecución no se dañe la zona.

Considera necesario la recuperación del banco de almejas que se verá afectado por las obras.

El Bloque Nacionalista Galelo de Narón solicita el acceso de entrada y salida en ambas direcciones a la C-542 y AC-113, en el lugar de Freixeiro, además de mantener el enlace con el polígono industrial de Río de Pozo.

Doña Fuensanta Broquetas Saurín y otros: En su escrito reconocen el innegable beneficio que para el interés general tiene la construcción del acceso norte a Ferrol.

Estiman que el tramo comprendido entre el distribuidor de Freixeiro y el de San Juan afectará seriamente el asentamiento poblacional de Santa Cecilia. Indicando que se producirán entre otros los impactos siguientes:

Disgregación del núcleo de Santa Cecilia.

La autovía penetra en Narón en las inmediaciones del convento del Couto; aísla la iglesia de Lodauro de su cementerio y toca el cementerio de Santa Cecilia, cuya capilla del siglo XVII es monumento histórico-artístico.

Santa Cecilia ya fue seccionada anteriormente por el ferrocarril Ferrol-Gijón, lo que provocó un primer efecto barrera que aisló al lugar de As Pontes. Con el actual trazado de la autovía se introduce un segundo efecto barrera.

Solicitan se modifique el trazado general de la alternativa 1, alejándolo de una zona como la afectada que tiene una gran densidad de población.

Rectoral de Santa Cecilia y 221 pliegos de firmas más:

Presentan el mismo escrito de la alegación anterior.

Don Manuel Jadra López, párroco de Santa Cecilia manifiesta en su alegación la defensa del núcleo formado por los tres barrios de esa parroquia, así como de la iglesia antigua, cementerio o nuevo templo parroquial. Solicita que la autovía se desvíe hacia el norte, donde, según dice, hay monte baldío.

Don Antonio Barro López y 104 alegantes más:

Aun considerando, según manifiestan, que el interés general de la carretera es innegable, consideran que la ejecución de la obra fracciona de un modo irreparable el barrio de Santa Cecilia. A continuación indican que la alternativa 1 produce un perjuicio de gran magnitud en intereses particulares, expropiación de fincas y viviendas. Solicitan por tanto la modificación del trazado, alejándolo de la zona.

Asociación de vecinos de San Xoan de Filgueira y Bestón:

Reconocen el interés general de la obra y que inevitablemente, acarrearán sacrificios de particulares y colectivos. Solicita que el proyecto respete los pasos naturales, servidumbres y servicios.

Don Domingo Arzua Vázquez en nombre y representación de «Cerámica Arzua, Sociedad Anónima».

Manifiesta que el trazado afecta a la instalación fabril de forma irreversible, propone se reconsidere el proyecto de forma global, agotando todos los medios posibles para buscar otras alternativas.

Don José María Serantes Cobas, indica lo siguiente:

1.º La ría de Ferrol posee un ecosistema fundamental para el desarrollo de la vida en sus fondos marinos, de los cuales depende la economía de más de 400 familias, la construcción de un tercer puente podría dañar irreversiblemente esta riqueza natural ya muy deteriorada por los dos puentes existentes y el constante relleno para superficie industrial.

2.º La zona de A Faisoa verá dañado su entorno natural de zonas residenciales así como instalaciones municipales que integran dos parques deportivos, recreativos y de ocio y la ubicación de una infraestructura deportiva. Daño sufrirá también el patrimonio histórico artístico que incluye el monasterio del Couto y su entorno ecológico.

3.º Las zonas urbanas del alto del Castaño y Freixeiro, con sus zonas anexas, densamente pobladas, verían aumentar, hasta extremos irreversibles, la contaminación por gases y ruidos ya hoy muy preocupante y dañino para la salud y el disfrute de una vida digna.

Por todo esto solicita se estudie y aplique un nuevo acceso norte a Ferrol que circunvalando la ría enlace con Ferrol y Narón por la zona

norte real, conectando con los nuevos viales ya en ejecución para acceder al puerto y ciudad de Ferrol así como el polígono industrial del Pozo, en Narón y las vías As Pontes, Cedeira y Vivaro.

Don Manuel Trinidad Teijido, en representación del Club de Jubilados y Pensionistas de Santa Cecilia, don Benigno Sixto García y don Jesús Soto Iglesias:

Consideran que el interés de la carretera es innegable, pero se debe procurar que ésta no perjudique otros intereses tanto generales como individuales.

Solicitan sea reconsiderada la propuesta alternativa 1, instando a los organismos competentes a que modifiquen el trazado general de la carretera para no afectar una zona densamente poblada.

Don Nicanor Blanco y 38 personas más manifiestan su oposición al trazado que discurre, según dice, por una zona densamente poblada de viviendas unifamiliares. Indican que el impacto visual y ambiental es importante ya que las trincheras proyectadas producen una distorsión del paisaje imposible de salvar con las medidas correctoras que se proyectan.

Don José Prego Sardina y don Angel Gainzos Gandoy señalan las mismas razones que la alegación anterior para oponerse al proyecto y acompañan otros escritos indicando la afección que el trazado produce en las fincas de su propiedad.

Don Domingo Antonio Prado Díaz y 99 personas más consideran muy graves la repercusión que tendrá la construcción de la autovía que cruza la zona de Vilanova y Sartego del Ayuntamiento de Fene, y la construcción del Viaducto de Vilanova de unos cincuenta metros de altura. Opinan que la construcción de la obra tendría como consecuencia un impacto medioambiental de proporciones incalculables, calificándolo de desastre ecológico. Oponiéndose al trazado de la autovía.

Don Eugenio Pereira Valiño indica que es uno de los afectados por el viaducto de Vilanova que cruza su finca a unos cincuenta metros de altura. Considera se producirán graves perjuicios, no sólo durante la realización de las obras sino una vez finalizadas las mismas.

Por todo ello propone como alternativa la desviación del viaducto hacia el este.

Asociación de Vecinos de San Salvador de Fene:

Esta asociación rechaza el trazado de la Autovía dada la enorme mole del viaducto de Vilanova de cincuenta metros de altura, que pasa por encima de casas en la zona de Montilla y a unos quince metros escasos del Círculo Mercantil con sus instalaciones deportivas y de recreo, y sale por la zona de Sartego donde afecta a cuatro casas.

Don Luis Jesús y doña María Dolores Paz García indican la afección a un molino antiquísimo de los pocos que quedan en Galicia y que tiene, según afirman, un valor arqueológico e histórico artístico muy a tener en cuenta.

La Asociación de Empresarios Iniciativa por Fene indica que apuesta de manera rotunda por la descongestión de tráfico del núcleo de Fene a través de la autovía norte a Ferrol por Fene, Neda y Narón como única alternativa con capacidad de solucionar en gran medida los problemas de su red de comunicación. Solicita de la Administración la máxima celeridad en la contratación para la construcción de la citada autovía.

Los vecinos de la parroquia de Sillobre solicitan al Ayuntamiento de Fene se pronuncie contra el actual trazado, apoyando a los vecinos, con objeto de que se modifique el proyectado viaducto de Vilanova hacia una zona de menor densidad de población, y cuya repercusión medioambiental sea mínima.

2705

ORDEN de 23 de enero de 1996 por la que se concede el sello INCE para yesos, escayolas, sus prefabricados y productos afines a los productos fabricados por «Yesos Díez Ibáñez, Sociedad Limitada», en su factoría de Cuarte de Huerva (Zaragoza).

El yeso fabricado por «Yesos Díez Ibáñez, Sociedad Limitada», en su factoría de Cuarte de Huerva (Zaragoza), tiene concedido el sello INCE por Orden de 24 de agosto de 1993 («Boletín Oficial del Estado» de 24 de septiembre). Habiéndose producido variaciones en la fabricación de alguno de los productos y en su correspondiente designación, se ha hecho preciso comprobar que el producto cumple las exigencias técnicas establecidas.

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General para la Vivienda, el Urbanismo y la Arquitectura, ha tenido a bien disponer: