

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

7685

RESOLUCIÓN de 4 de abril de 2001, de la Subsecretaría, por la que se acuerda la remisión del expediente administrativo correspondiente al recurso contencioso-administrativo número 33/01, interpuesto ante el Juzgado Central Contencioso-Administrativo número 3 de Madrid, y se emplaza a los interesados en el mismo.

A tenor de lo dispuesto en el artículo 48 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa («Boletín Oficial del Estado» del 14), y en cumplimiento de lo solicitado por el Juzgado Central Contencioso-Administrativo número 3 de Madrid,

Esta Subsecretaría acuerda la remisión del expediente administrativo correspondiente al recurso contencioso-administrativo en el encabezamiento citado, interpuesto por doña Raquel Fernández Bayón contra la Orden del Ministerio de la Presidencia de 25 de octubre de 2000 («Boletín Oficial del Estado» de 31 siguiente), por la que se resuelve concurso general (2.G.00) para la provisión de puestos de trabajo en los servicios periféricos en el suprimido Ministerio de Economía y Hacienda por Real Decreto 557/2000.

Asimismo, a tenor de lo dispuesto en el artículo 49 de la citada Ley, se emplaza a todas aquellas personas físicas y jurídicas a cuyo favor hubieren derivado o derivasen derechos de la resolución impugnada y a quienes tuvieran interés directo en el mantenimiento de la misma para que comparezcan y se personen en autos ante la referida Sala en el plazo de nueve días siguientes a la notificación o, en su caso, publicación de la presente Resolución.

Madrid, 4 de abril de 2001.—La Subsecretaria, Dolores de la Fuente Vázquez.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

7686

RESOLUCIÓN de 22 de marzo de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «conexión de la N-635 con la ronda de la comarca de la bahía de Santander», de la Dirección General de Carreteras.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto-ley 9/2000, de 6 de octubre, 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 las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 18 de noviembre de 1991, a la antigua Dirección General Política Ambiental la memoria-resumen del proyecto de «conexión de la N-635 con la ronda de la bahía de Santander», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 4 de marzo de 1992, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas, se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió al proyecto y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 16 de enero de 1998, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 15 de junio de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto-ley 9/2000, de 6 de octubre, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «conexión de la N-635 con la ronda de la bahía de Santander».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera ambientalmente viable la alternativa elegida en el estudio informativo, siempre y cuando en la ejecución del proyecto se observen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las condiciones que a continuación se exponen:

1. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará la continuidad de los servicios existentes, de acuerdo a lo dispuesto en el estudio de impacto ambiental, poniendo especial atención, sobre todo en la fase de construcción, a las conexiones con las carreteras actualmente en servicio, como son, la N-635, cruce de Boó, S-440, S-436, accesos al Polígono Industrial de Guarnizo y S-432. Asimismo, habrá que prestar especial atención a la intersección con el ferrocarril en la zona donde se inicia el proyecto.

Igualmente, dado que una parte del proyecto se desarrolla por zonas urbanas se posibilitarán los accesos a las propiedades y a las calles interseccionadas.

2. Protección del sistema hidrológico

En la zona afectada por el proyecto, no existen grandes corrientes fluviales, sino pequeños arroyos que en su salida forman diversas rías, destacando entre éstas las rías de Boó y Solía, directamente afectadas por el proyecto y la ría de San Salvador, que conjuntamente con las otras dos forman en su confluencia la ría de Astillero.

Por lo tanto, con el fin de no afectar al sistema hidrológico anteriormente descrito, no se ubicarán parques de maquinaria, ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente o por escorrentía o erosión.

Se instalarán balsas de decantación en la zona de instalaciones y parque de maquinaria, así como barreras de retención en todos los tramos del trazado que, en su caso, discurran próximos a los ríos y arroyos antes citados.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre las aguas superficiales. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, siempre que no sea sobrepasado el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos. En caso de no ser así, deberá tratarse el agua por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

Los residuos como aceites, combustibles, cementos, etcétera, procedentes de la zona de instalaciones durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

Se minimizará la franja de afección a las riberas de las rías, cruzadas por el eje, ría de Boó entre los puntos kilométricos 0,200 y 0,300, y la ría de Solía, entre los puntos kilométricos 1,200 y 1,400, ocupándose la anchura estrictamente necesaria de actuación en torno al eje de la vía

que permita la construcción de la misma. Asimismo, se procederá, en su caso, a la restauración posterior de los cursos atravesados, tanto morfológica como vegetalmente, en una longitud aguas arriba y aguas abajo del mismo que supere la franja de afección estricta, o bien, dada la situación de deterioro en que se encuentran actualmente las dos rías, se mantendrán los contactos oportunos con los Ayuntamientos responsables, con el fin de coordinar las actuaciones y no interferir en los planes de saneamiento de las rías planteadas o que en un futuro se pudieran plantear.

3. Prevención del ruido

El proyecto se sitúa en una zona eminentemente industrial, que está sometida a unos niveles de tráfico importantes, con un porcentaje elevado de vehículos pesados, por lo que en principio es de prever niveles de ruido de cierta consideración.

Por ello, antes del inicio de las obras se realizará un estudio acústico que desarrolle las medidas de protección acústicas necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente Condición. Dicho estudio considerará especialmente, la proximidad de la nueva infraestructura a las siguientes zonas:

Crucero de Boó:

Viviendas situadas entre el crucero de Boó y el polígono de Guarnizo, en especial las situadas a la altura del punto kilométrico 0,200, de la alternativa A-3.

Polígono de Guarnizo:

Viviendas situadas al final del proyecto en el entronque con la S-432.

Asimismo, se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la variante serán los siguientes, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 65 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 75 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 55 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 55 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 55 dB (A).

4. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico

El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura suficiente, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo competente, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte de la Consejería de Cultura y Deportes de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo autorizado.

Se evitará toda afección a los yacimientos inventariados en el Estudio de Impacto Ambiental, en especial aquellos que se encuentran más próximos a la traza y enumerados en el citado estudio como:

1. Estructura tumoliforme de Guarnizo.
2. Corte de la carretera que sube del polígono de Guarnizo a la ermita de los Remedios.
4. Trinchera de la «Guerra Carlista».
6. Hallazgo cercano a Muslera.

5. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares

Se emplearán únicamente aquellas zonas de préstamo, canteras y gravas que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, se deberá presentar la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su oportuna tramitación.

La ubicación de los vertederos, aunque según el proyecto con la alternativa elegida no serán necesarios, destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación no se podrán establecer en:

- a) Puntos de interés geológico o geomorfológico.
- b) Zonas bióticas de interés singular.
- c) Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.
- d) Aluviales de los ríos existentes en la zona afectada.

El emplazamiento de los vertederos, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

Se deberá prestar especial atención a los materiales que se extraigan del llamado «vertedero de Camargo», así como de la escombrera localizada algo más al sur.

Como se indica en el estudio de impacto ambiental, el citado vertedero ocupa una marisma desecada de la margen norte de la ría del Carmen. Los vertidos de residuos en la zona, fueron iniciados por el Ayuntamiento de Camargo en 1979, siendo clausurado en 1980.

Los vertidos se realizaron con una dirección oeste-este, por lo que la zona que puede verse afectada por la construcción de la nueva vía es la que tiene los residuos más antiguos.

El tipo de residuos depositados, por su origen, es asimilable a residuos sólidos urbanos, aunque no es descartable la presencia de residuos de origen industrial vertidos de variedad de actividades industriales existentes en las cercanías del vertedero, es difícil determinar a priori la cantidad y tipología de los materiales vertidos.

Por ello, dada la incertidumbre sobre la procedencia de los residuos depositados en este vertedero, se hace necesario la caracterización del material a extraer, con el objeto de definir su forma de gestión y lugar de depósito.

Con este fin, antes del inicio de las obras, se tomará una muestra representativa en la zona del vertedero donde se van a realizar las obras y se realizarán los análisis oportunos de acuerdo con la normativa vigente al respecto.

Una vez analizada la muestra, si los resultados determinasen que el material es un residuo peligroso su tratamiento y deposición deberá ser realizado por un gestor autorizado, de acuerdo con la normativa vigente y las directrices que al respecto establezca el órgano competente de la Comunidad Autónoma.

El citado estudio específico analizara la posibilidad de utilizar las canteras abandonadas como zonas de vertido.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

6. Protección de la fauna y de la vegetación

A pesar de que el entorno inmediato del proyecto no presenta una gran riqueza faunística por ser una zona muy humanizada, existen, sin embargo, puntos donde la proximidad de masas vegetales más naturales confieren cierto valor faunístico al territorio afectado. En este sentido, cabe destacar la ocupación de juncal-cañaveral, valioso como biotopo de interés faunístico (área húmeda en el arroyo junto al polígono industrial). Otro punto frágil es el cruce de la ría de Solía donde aunque no existe una vegetación de marisma desarrollada se trata de un área con alto potencial biológico.

En el caso de la ría de Boó, dada la situación de degradación en que se encuentra en la actualidad, la afección real será mínima.

Con el fin de proteger a la fauna y vegetación del entorno de la nueva vía y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas al proyecto de construcción:

- a) Adecuación de cunetas y obras de drenaje longitudinal.—Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, éstas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

b) Adecuación de las obras de drenaje transversal como pasos de fauna de animales de pequeñas dimensiones mediante la adecuación de su diseño, que deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida, así como de un resalte longitudinal que independice la circulación del agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año. Se revegetarán las entradas y salidas de estas obras de drenaje.

c) Limitaciones temporales.—Se evitará la ejecución de desbroces y voladuras durante el período de cría de las principales especies animales que se desarrollen en la zona de actuación. Con carácter general se evitarán los trabajos nocturnos en las zonas urbanas.

d) Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalomamiento de la franja de expropiación, que definirá la superficie de ocupación tanto de la futura obra como de las instalaciones auxiliares y de los caminos provisionales de obra, para que la circulación de la maquinaria y del personal se restrinja a la zona acotada. Las señales utilizadas para el jalomamiento se revisarán periódicamente durante las obras para asegurar el mantenimiento de su funcionalidad.

e) Se recuperará la capa superior de tierra vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán durante la fase de construcción en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización posterior se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, se utilizará preferentemente este sustrato sobre las superficies a revegetar.

f) Se procederá a la revegetación mediante siembras y/o plantaciones de todas las superficies técnicamente viables, tales como los taludes, las áreas de ocupación temporal y los vertederos, previa adecuación de su superficie mediante las técnicas culturales oportunas como el laboreo de los suelos compactados o la regulación del terreno.

g) Las actuaciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin, se redactará un Plan de Obra en el que se establecerá la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la lluvia y de asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

7. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística*

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, viaductos), así como áreas de vertedero, préstamos si es que son necesarios, viario de acceso a la obra, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el Estudio de Impacto Ambiental. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. En cualquier caso, los desmontes no serán superiores a 1H:2V, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense las ventajas de taludes más tendidos.

Se elaborará en el proyecto constructivo un plan de gestión de tierra vegetal en el que se contemplará la retirada selectiva de la capa más superficial del suelo en los movimientos de tierras, que tras su acopio y mantenimiento, se reutilizará en la restauración vegetal del trazado y de las superficies ocupadas por las instalaciones temporales utilizadas en la fase de construcción.

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

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 el condicionado de esta declaración.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el Programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.
Actuaciones derivadas del control.
Lugar de la inspección.
Periodicidad de la inspección.
Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
Parámetros sometidos a control.
Umbral crítico para esos parámetros.
Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de obras, presentado por la asistencia técnica a la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras:

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

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 2.
Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 4.

Medidas de protección para la población en la explotación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 5.

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 6.

d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 1.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 5.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, especialmente lo referente a endemismos, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 6.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 7.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

e) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 3.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a 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 riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

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

9. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, 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 su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Medidas relativas al aseguramiento del tráfico y los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 2.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 3.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 4.

Emplazamiento de préstamos si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 5.

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación a que se refiere la condición 6.

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

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 8.

10. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anexos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes 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 1302/86 de 28 de junio, modificado por el Real Decreto-ley 9/2000, de 6 de octubre, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 22 de marzo de 2001.—La Secretaria general de Medio Ambiente, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Cantabria	X
Presidencia del Consejo de Gobierno de la Diputación Regional de Cantabria	X
Dirección Regional del Medio Ambiente. Consejería de Ecología, Medio Ambiente y Ordenación de la Diputación Regional de Cantabria	—
ICONA	X
Confederación Hidrográfica del Norte	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Junta del Puerto de Santander	X
Departamento de Geografía	—
Facultad de Ciencias	—
Cátedra de Ecología Aplicada a Obras Públicas	—
Cátedra de Urbanismo	—
Ayuntamiento de Santander	—
ARCA	—
Coordinadora para la Defensa del Litoral y las Tierras de Cantabria	—
ADENA-Santander	—
CODA	—
AEDENAT	—
FAT	—
ADENA	—

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Cantabria, Considera que no existe inconveniente en la realización del proyecto: «Conexión N-635 con la Ronda de la Comarca de la bahía de Santander», siempre que su ejecución garantice el respeto al entorno ambiental y se adopten medidas correctoras.

La Diputación Regional de Cantabria estima que el trazado del proyecto afecta a la zona marismosa del Moreno que representa un ecosistema de ribera, caracterizado por abundar los alisos, arbustos, acacias, sauces.

Esta zona posee un nivel freático muy elevado, característica necesaria para la viabilidad de la vegetación encontrada.

Considera la conservación de la vegetación de la zona como prioritaria debido a la escasez de estos ecosistemas y la diversidad de especies existentes, así como por su gran interés ornitológico.

El Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza no realiza ningún tipo de sugerencias a la consulta que se le planteó.

La Confederación Hidrográfica del Norte considera necesaria la adopción de medidas para paliar los efectos derivados de las obras realizadas en cauce y extracciones de áridos, así como para vertidos y solicitudes de nuevos aprovechamientos de agua.

Durante la ejecución de la obra en cauces y en zonas sujetas a algún tipo de servidumbre se deberán adoptar las medidas necesarias para evitar un enturbamiento considerable de las aguas, además será necesario utilizar siembras de madera para evitar la erosión de los terraplenes evitando el arrastre de materiales hacia las aguas.

También será conveniente el uso de escollera para proteger aquellos terraplenes que puedan ser alcanzados por avenidas.

Toda ejecución de cortas y desvíos de cauces deberá ir acompañado de medidas que protejan la fauna piscícola.

En lo relativo a las extracciones de áridos y solicitudes de aprovechamiento de agua para su uso en la obra, la Confederación Hidrográfica recuerda la necesidad de su autorización administrativa, que estará condicionada, a que los yacimientos de áridos no ocupen zonas de masas arbóreas densas o de freza.

Respecto a los vertidos sólidos no está permitido el vertido o depósito de materiales en el río o en sus márgenes, por último la autorización para verter aguas residuales dependerá del mencionado organismo.

La Confederación Hidrográfica del Norte se reserva la posibilidad de realizar un nuevo informe en el que se analicen más detalladamente los aspectos ambientales, una vez redactado y analizado el proyecto de referencia.

La Junta del Puerto de Santander estima necesario mantener las condiciones actuales de circulación y renovación del agua de marea en las rías de Boó y Solía.

La Sociedad Española de Ornitología entiende que el proyecto, objeto de análisis, no afecta de modo especial a las Áreas de Importancia Internacional para las Aves.

ANEXO II

Resumen del proyecto

El proyecto, objeto de estudio tiene como fin unir el nudo de la ronda de la Comarca de la bahía de Santander con la S-432, con el polígono industrial de Guarnizo, continuando con la conexión de la S-436 y, finalmente, con el polígono de la Cerrada a la altura del enlace del mismo nombre de la N-635.

El proyecto afecta a los municipios de Camargo, El Astillero y Villaescusa.

Las causas que aconsejan la ejecución del proyecto se exponen a continuación:

Evitar el tráfico pesado originado desde el polígono industrial de Guarnizo por Maliaño, que se dirige al puerto de Santander.

Establecer una conexión entre la ronda de Santander y la autovía Bilbao-Santander.

Habilitar una vía rápida hacia el parque Cabárceno.

Conexión de los polígonos industriales de Guarnizo (municipio de El Astillero) y la Cerrada (municipio de Camargo).

En el Estudio se plantearon nueve alternativas, entre la que se eligió la alternativa A3 por presentar una mejor viabilidad técnica y ser menos gravosa desde el punto de vista ambiental.

El proyecto comienza en el punto kilométrico 3 de la carretera N-635, cruza la vía del tren y la ría de Boó hacia el cruce de Boó en las inmediaciones del polígono industrial de Guarnizo, amplía la actual glorieta, posteriormente esta opción elegida bordea el alto de la Muslera en dirección Sur-Sudoeste atravesando las antiguas balsas de decantación en su extremo más oriental y la ría de Solía y finaliza en la carretera de Liaño en las proximidades del punto kilométrico 1 después de otros 2.250 metros de recorrido.

La longitud total del proyecto es de 3,920 kilómetros, constando de una carretera de dos calzadas de 3,5 metros de anchura cada una y arcenes de 1,5 metros y bermas de 50 centímetros.

La IMD está en torno al valor de 6000.

ANEXO III

Resumen del estudio del impacto ambiental

El estudio en sus epígrafes, se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7.

El estudio elabora un inventario ambiental dividido en dos bloques, de un lado el medio físico (geología, edafología, hidrología, vegetación y fauna) y de otro el hábitat humano y aceptación social del proyecto (se omiten las consideraciones socioeconómicas del proyecto por considerar suficientemente justificado el proyecto en el estudio informativo).

El estudio recoge las diversas alternativas al proyecto y sus impactos en el entorno.

En la geología de la zona se refleja un efecto negativo traducido en procesos erosivos derivados de los movimientos de tierra. A pesar de que tanto en la alternativa A1 como en la A3 la afección es baja, es en la alternativa A1 donde se presenta una mayor magnitud de impacto derivada de la pérdida de suelo con buena capacidad de uso y presencia de taludes.

Respecto a la hidrología, destacar que en ambas alternativas el impacto durante la fase de construcción es severo, debido a la alteración en la calidad de las aguas, convirtiéndose en moderado durante la fase de explotación sin olvidar los riesgos potenciales derivados de una contaminación accidental.

La vegetación de la zona se encuentra en una situación bastante deteriorada por lo que el impacto del proyecto no resulta de gran intensidad, aunque existe la posibilidad de recuperación de las zonas de marismas y otras áreas de valor ecológico (carrizales, cañaverales y áreas boscosas).

El proyecto presenta una afección negativa en la zona (pérdida de superficie de vegetación y efecto borde), aunque la alternativa A3 es la que menos afecciones produce.

En lo relativo a la fauna de la zona, destacar que la alternativa A3 es la que menos afección tiene, los efectos producidos por el proyecto en su fase de construcción y explotación se concretan en la pérdida y afecciones a biotopos, pérdida de diversidad ecológica por los hábitat afectados y por último pérdida de potencial faunístico.

El proyecto no contribuirá a una recuperación de la zona, pero tampoco supone el empeoramiento de la situación actual.

Respecto al paisaje, el impacto de la alternativa A1 es moderado por afectar a un entorno de mayor calidad paisajística, siendo la alternativa A3 de impacto compatible a moderado. En la fase de construcción ambas alternativas son de impacto severo pero reversible, mientras que en la fase de explotación la alternativa A1 es de impacto adverso y permanente pero recuperable, en la alternativa A1 este se vuelve más intenso.

Con referencia a los ruidos derivados del proyecto, el tramo A tiene un impacto sonoro inferior al del tramo B, debido a la menor afección de viviendas en el primero.

Con relación a las opciones A1 y A3, la primera asegura un buen nivel sonoro en las viviendas, y la segunda no llega a alcanzar los niveles de ruido superiores a los objetivos de calidad.

La afección en ambas opciones es moderada ya que se trata de una zona ya afectada por el ruido derivado del tráfico existente con anterioridad al proyecto.

Respecto a la contaminación atmosférica, en su fase de construcción será de impacto compatible teniendo en cuenta la climatología de la zona y la aplicación de las medidas correctoras, en su fase de explotación el impacto es más negativo, sin embargo se califica como compatible debido a la degradación actual del estado atmosférico en la zona, degradación que será reducida con la realización del proyecto ya que supone una mayor fluidez en la circulación y un mayor distanciamiento de los núcleos urbanos.

Los municipios afectados por el proyecto son Camargo, El Astillero y Villaescusa. Existiendo una incompatibilidad entre el proyecto y el planeamiento del municipio de Astillero debido a que el proyecto afecta a suelo no urbanizable, calificado como ecológico-ambiental, y a suelo industrial.

En lo relativo a las edificaciones y su posible afección por el proyecto, en el municipio de El Astillero existe afección directa a edificaciones por lo que se propone escoger la opción B.

Por otro lado, la alternativa A1 afectaría a una vivienda mientras que de la alternativa A3 no se deriva ninguna afección.

En el estudio se descarta la posibilidad de afecciones directas a los yacimientos arqueológicos-paleontológicos inventariados.

Por último, cabe decir que la aceptación social del proyecto en la zona ha sido positiva, concretamente la alternativa A3 ha sido la elegida por los colectivos y asociaciones de la zona.

El estudio incorpora una serie de medidas correctoras que se complementan con un programa de vigilancia ambiental contenido también en el mismo.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el trámite de información pública se han presentado las siguientes alegaciones:

Alegaciones de organismos públicos:

Ayuntamiento de Camargo.

Ayuntamiento de Villaescusa.

Ayuntamiento de El Astillero.

Confederación Hidrográfica del Norte de España.

Consejería de Ecología, Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria.

Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias.

Asociaciones:

Izquierda Democrática de Cantabria.

Particulares:

Se han presentado diez alegaciones de particulares.

Contenido de las alegaciones

Los aspectos más significativos desde el punto de vista ambiental son los siguientes:

El Ayuntamiento de Camargo propone construir una glorieta en la zona de intersección de la carretera, debido a que el enlace proyectado no resuelve todos los cambios de dirección posible.

Asimismo, propone acondicionar el acceso desde la intersección hasta el paso superior sobre las vías de FEVE ya que se prevé que esta zona comunique con una futura zona industrial de 27.000 metros cuadrados previsto en el Plan General de Ordenación Urbana del municipio, ampliando la calzada hasta un mínimo de 8 metros para la circulación de vehículos pesados.

También propone ampliar el viaducto de la ría de Boó en 30 metros en el lado de Camargo.

Por último, aconseja la construcción de una glorieta en el acceso de la autovía hacia Santander de la carretera de la Mies.

El Ayuntamiento de Villaescusa, considera que las alternativas propuestas solo agravan el problema de densidad de vehículos.

Propone que a la entrada del polígono de Guarnizo el trazado se desvíe por el curso del antiguo ferrocarril minero, eliminando así el paso por la ría y causando menos impacto ecológico y paisajístico.

También propone la construcción de una variante de la carretera S-441 en Villanueva para alejarla del creciente núcleo urbano.

El Ayuntamiento de El Astillero, considera necesaria la actuación simultánea de este proyecto con el proyecto de la autovía ronda de la Comarca de la bahía de Santander.

Estima necesario un nuevo estudio para el nudo de unión con la autovía en Líaño, por considerar su actual concepción geométrica como inadecuada.

Comunica la necesidad de un acceso directo al polígono industrial de Guarnizo.

La unión con la futura ronda de la Comarca de la bahía de Santander en Líaño debe mantener las características que se presentan en el proyecto para la Ronda.

La Confederación Hidrográfica del Norte de España, afirma que el estudio respeta las Directrices contenidas en el Plan Hidrológico del Norte II, en lo relativo a «criterios sobre estudios, actuaciones y obras para prevenir y evitar los daños debidos a inundaciones, avenidas u otros fenómenos hidráulicos».

Comunica no tener prevista actuaciones en la zona, y entiende que la alternativa A3 es la más conveniente por ser la que menos afecta a los cauces.

La valoración que hace del Estudio Informativo es favorable, debido a sus mínimas afecciones ambientales y a sus beneficios para el interés general, por último, recomienda que el proyecto de construcción tenga en cuenta algunas normas del Plan Hidrológico del Norte II, así como también:

Las afecciones al acuífero número 11 Santander-Camargo del Plan Hidrológico del Norte II con calidad de aguas propuesta A1.

Las afecciones al sistema de explotación número 3.3 Pas-Miera y la calidad propuesta.

Los estudios de todas las cuencas vertientes que produzcan drenajes longitudinales y sobre todo transversales además de las rías Boó y Solía.

El estudio de medidas correctoras de vegetación de ribera en especial en el entorno de la Laguna de Morero.

La profundización en el estudio de la fauna de la Laguna de Morero y rías de Boó y Solía.

Cálculo de todas las obras de evacuación de los drenajes transversales para avenidas de período de retorno $T = 500$ años.

Todas las obras de drenaje serán visitables.

Las obras de drenaje que afecten a cauces públicos llevarán en su cimentación protección de escollera o similar.

Las escolleras de protección tendrán un espesor mínimo de 0,70 metros y un peso de 700 kilogramos por piedra.

Tener en cuenta las sugerencias contenidas en el informe de la Confederación Hidrográfica del Norte de 10 de febrero de 1992 incluido como antecedente del estudio informativo.

La Consejería de Ecología, Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria considera acertada la elección de la alternativa A3, además propone una serie de actuaciones:

Localizar las zonas de procedencia de materiales de préstamo y zonas de vertido.

Disminuir la cota de los terraplenes, así como las pendientes a 5H:1V.

Alargar las estructuras de las rías de Solía y Boó mediante el correspondiente pilotaje, logrando así la permeabilidad territorial y la continuación de la vegetación de ribera.

Sobredimensionar los drenajes, permitiendo el paso a la fauna y respetando el cauce natural además de no alterar el curso de los arroyos.

Evitar el bosque de robles próximo a la ronda de la Comarca de la bahía de Santander mediante una adaptación del trazado.

Cualquier modificación del trazado debe respetar el patrimonio arqueológico de la zona.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructura Ferroviarias comunica que el proyecto afecta en el punto kilométrico 7 a la línea de FEVE Santander-Astillero-Bilbao, dentro del tramo de doble vía electrificada Maliaño-Astillero.

Solicita que la estructura proyectada tenga las dimensiones mínimas de anchura y altura para circulación en doble vía y considerando ambas electrificadas.

Concluye recordando la necesidad de coordinar las actuaciones del proyecto con FEVE.

El Grupo Político de Izquierda Democrática de Cantabria considera justificado el tramo 1 del nuevo vial, mientras que realiza una serie de puntualizaciones para el tramo 2 que se concretan en: Su innecesaria existencia ya que los problemas causados por los vehículos en dirección Maliaño-Santander desde el polígono de Guarnizo o la comunicación La

Cerrada-Guarnizo o la ampliación del polígono Guarnizo, se solventan con el tramo 1.

Las alternativas previstas en el tramo 2 suponen un elevado impacto ambiental, debido a que atraviesa dos marismas (ría de Morero y ría de Boó).

Las vías de comunicación deben proyectarse alejadas de las zonas de marismas debido a su valor ecológico, como establece el Convenio Ramsar y la Red de Natura 2000.

El proyecto no se ha ceñido al contenido legislativo de: La Directiva Europea Hábitats 92/43/CEE, «adaptación de hábitats» 97/62/CEE, Real Decreto 1997/1995 sobre medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad para garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats, y al Decreto 50/1991 sobre Evaluación de Impacto Ambiental.

Se muestra en desacuerdo con la justificación del proyecto mediante una posible recalificación como área industrial de la zona.

En el caso de que el proyecto siga su curso se propone la incorporación de un puente que armonice con el paisaje.

«Enagás, Sociedad Anónima», comunica la concesión administrativa otorgada por el Ministerio de Industria y Energía para el servicio público de gas natural, a través del gasoducto Burgos-Cantabria-Asturias y diversos ramales. El proyecto afectará a dicho gasoducto.

La Dirección General de Industria del Gobierno de Cantabria deberá autorizar toda obra realizada en una franja de 5 metros a cada lado del eje de la red, siendo función de Enagás informar a la mencionada Dirección General de Industria de los condicionantes de seguridad que deberán cumplir las obras.

Por lo cual, Enagás solicita que les sea enviada la documentación del proyecto correspondiente a los cruces con la Red de Distribución.

Doña María del Carmen Villauría comunica que su vivienda no aparece en la cartografía aportada en el estudio informativo, por lo que solicita una solución.

Don Valentín Castañera Herrero considera necesario el desplazamiento unos metros hacia el Sur de la conexión en Maliaño desde la autovía Santander-Bilbao, aprovechando el camino de acceso a las fincas allí existentes el cual no ha sido recogido en la cartografía, que por otra parte es el trazado previsto por el Plan General de Ordenación Urbana de Camargo.

Don Agustín F. Hernández Bedia considera injustificada la ejecución del proyecto por faltar las motivaciones que lo justifican. Por el contrario, si considera justificado el enlace entre el polígono de Guarnizo y la autovía del Cantábrico para así canalizar el flujo de circulación pesada.

Por otra parte, entiende que el tramo entre polígono de Guarnizo y La Cerrada no supondría la construcción de un nudo ni la ocupación de terrenos de Morero en Guarnizo.

Siguiendo con sus alegaciones el alegante entiende que el Ministerio de Fomento no ha definido el trazado de la autovía Ronda de la bahía de Santander, además manifiesta la necesidad de minimizar el impacto en la zona de marismas, especialmente en la ría de Boó, debido a deficiencias existentes en el trazado que afectarían a las mismas.

Se muestra en desacuerdo con el paso de la carretera por la zona urbana de Guarnizo actualmente en reparación, debido al impacto generado por la circulación pesada, así mismo también se muestra en desacuerdo con el aprovechamiento de una calle del polígono para la construcción de la nueva carretera.

El trazado del proyecto por el municipio de Villaescusa invade suelo calificado como no urbano de especial protección ecológica en el que se encuentra Las Marismas de Morero, cuestionando que su trazado no se deba a la existencia de un futuro polígono industrial sino a una especulación inmobiliaria.

El alegante comunica la afección a las zonas protegidas por la Ley de Costas, convenios comunitarios y resoluciones de la Asamblea Regional de Cantabria, que afectan a las marismas de Cacho, ría de Boó, Morero en Guarnizo y Líaño, y las marismas de Liaño, por lo cual propone un cambio de trazado.

Además, recuerda el carácter proteccionista para las zonas húmedas y marismas recogido en la Normativa de la Unión Europea y también hace alusión a la Ley de Carreteras que establece la necesidad de guardar una distancia mínima entre los núcleos de población y el paso de vehículos pesados.

Expresa el rechazo de los ciudadanos de Astillero, Villaescusa, Morero y de Santander a la construcción del enlace, proponiendo en su lugar la potenciación de la red comarcal, regional y local de carreteras para el paso de camiones al polígono.

Comunica la intención de grupos ecologistas de llevar a la Asamblea Regional de Cantabria una serie de iniciativas parlamentarias de conservación de estas zonas húmedas, y en especial de Morero.

Don Elpidio Montes Martín, manifiesta ser propietario de una finca afectada por la solución A, que le impide llevar a cabo el avanzado proyecto

inmobiliario de doce viviendas unifamiliares adosadas en la finca mencionada por lo cual propone que el nudo generado en el cruce de Boó aproveche la calle Trevilla hasta la nueva rotonda a realizar en el punto de acceso actual del polígono industrial, consiguiendo así una mayor fluidez y control de la velocidad.

Doña María Olvido Asenjo Alonso, posee una vivienda y un terreno en Guarnizo que se ve afectado en su parte posterior por la construcción de un paso inferior bajo la carretera local S-432, por lo cual solicita que se desplace la entrada al paso inferior subterráneo unos 50 metros hacia la rotonda situada en la carretera de Boó, evitando así que el trazado quede enfrente de su inmueble.

7687

RESOLUCIÓN de 23 de marzo de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de aprovechamiento hidroeléctrico «Torío I» en el río Torío. Término municipal de Matallana (León). Promovido por «Electra de Lillo, Sociedad Anónima» en el ámbito de la Confederación Hidrográfica del Duero.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Con objeto de iniciar el procedimiento, el promotor remitió con fecha 18 de marzo de 1997 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la preceptiva Memoria-resumen del Proyecto del Aprovechamiento Hidroeléctrico del río Torío en término municipal de Matallana (León) que está resumida en el anexo I.

Recibida la Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en cumplimiento del artículo 13 del Reglamento, establecido, con fecha 22 de septiembre de 1997, un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental de las obras proyectadas.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 13 de enero de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor del contenido de las contestaciones a las consultas y de su opinión sobre los aspectos más importantes a considerar en la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental. La lista de consultados y un resumen de las contestaciones recibidas constituyen el anexo II.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, el Estudio de Impacto Ambiental elaborado por el promotor, fue sometido junto con el proyecto al trámite de Información Pública mediante anuncio que se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de León con fecha 30 de noviembre de 1999. El anexo III incluye un resumen significativo de dicho Estudio de Impacto Ambiental.

La relación de alegantes y un resumen de las alegaciones de cada uno de ellos, constituyen el anexo IV.

Las contestaciones del promotor a las alegaciones presentadas fueron enviadas a la Confederación Hidrográfica del Duero en fecha 2 de marzo de 2000, y su resumen constituye el anexo V.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, la Confederación Hidrográfica del Duero, con fecha 20 de octubre del 2000, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, que comprende el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto y el resultado de la Información Pública tramitada.

Examinada la documentación que forma parte del expediente, considerando que se ha suprimido el azud que figuraba en la memoria-resumen sustituyéndolo por la utilización, con un recrecido de 50 centímetros de altura, del ya existente de la Comunidad de Regantes de Orzonaga, aprovechando también el canal de derivación con los necesarios acondicionamientos; que estando el río en este tramo encajado unos 2 metros en el terreno el recrecimiento de 50 centímetros no produce inundación; y que la obra civil necesaria se ha minimizado, y los únicos movimientos de tierra son los debidos al enterramiento de la tubería de presión en

una longitud de 15 metros, y a la construcción del edificio de la central, la Secretaría General de Medio Ambiente 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 la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de Aprovechamiento Hidroeléctrico Torío I, en el término municipal de Matallana (León):

Se da por concluido y válido el proceso de Evaluación de Impacto Ambiental de este proyecto con las conclusiones, medidas y condiciones que se contienen en la documentación del expediente. No se observan potenciales impactos adversos residuales significativos sobre el medio ambiente por la construcción de este proyecto con el diseño, controles y medidas correctoras contenidas en la documentación presentada.

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 modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre.

Madrid, 23 de marzo de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallas.

ANEXO I

Memoria-resumen

El proyecto del aprovechamiento hidroeléctrico en la central de «Torío I» que figura en la memoria-resumen sometida a consultas previas consta de un azud de gravedad en el río Torío, con longitud de coronación de 35 metros, con el pie a la cota de cauce 1.008.80. El aliviadero estará a la cota 1012,80, lo que define una altura máxima de 4 metros sobre el cauce.

La captación de agua se efectuará por la margen derecha del río, situándose el azud de derivación inmediatamente aguas abajo de la localidad de Matallana y a 300 metros aguas abajo del azud de derivación de la Comunidad de Regantes de Orzonaga. La toma de agua es por un desagüe dotado de flotador y rejilla de protección con limpiarregas automático.

La superficie inundada es de 10.850 metros cuadrados, con una longitud de 300 metros.

El acceso al azud se da por un camino existente desde el cementerio que sigue paralelo al canal existente de la comunidad de regantes citada hasta llegar a la central.

En el estribo derecho se ubicará la escala de peces, por donde se verterá el caudal ecológico, 1,6 metros cúbicos/segundo.

El canal de derivación tiene una longitud de 370 metros diseñado para conducir 10 metros cúbicos/segundo, con una anchura de 3,50 metros, un calado de 2,00, con una velocidad del agua de 1,43 metros/segundo.

El caudal ecológico se deriva constantemente a través de la escala de peces, para lo cual el nivel del agua en el azud mientras se está turbinando permanecerá constante, lo que se consigue mediante una sonda de nivel que transmite información al sistema de mando y control de la central, de donde parten las órdenes para los aliviaderos y la turbina.

ANEXO II

Relación de consultados y respuestas recibidas

Dirección General de Conservación de la Naturaleza	X
Dirección Provincial del Ministerio de Fomento en León	X
Confederación Hidrográfica del Duero	X
Junta de Castilla y León. Consejería de Agricultura y Ganadería	X
Junta de Castilla y León. Consejería de Cultura y Bienestar Social	X
Junta de Castilla y León. Consejería de Medio Ambiente	X
Subdelegación de Gobierno en León	X
Universidad de Salamanca	X
Sociedad Española para la defensa de Patrimonio Geológico y Minero	—
Diputación Provincial de León	—
Asociación Española de limnología	—
Universidad de León	—
Unidad Técnica de Medio Ambiente	—
ADENA	—
AEDENAT	—