Lo que se hace público a efectos de notificación a cuantos aparezcan interesados en el mismo, emplazándoles para que puedan comparecer y personarse ante dicho Tribunal en el término de nueve días, a partir de la publicación de la presente Resolución en el «Boletín Oficial del Estado». Se hace constar que, de personarse fuera del plazo indicado, se les tendrá por parte en los trámites no precluidos. Si no se personasen oportunamente, continuará el procedimiento por sus trámites, sin que haya lugar a practicarles, en estrados o en cualquier otra forma, notificaciones de clase alguna.

Madrid, 16 de mayo de 2001.—El Director general, José María Bonet Bertoméu.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

10901 *RESOLUCIÓN de 11 de mayo de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Estudio de alternativas. Línea Ferrol-Gijón. Variante de trazado en el punto kilométrico 3,900 (términos municipales de Ferrol y Narón)» de la red de FEVE.*

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, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, 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 y resolución sobre proyectos del anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986, que, en su caso, deben someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El presente proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II del Real Decreto-ley 9/2000, de 6 de octubre, (concretamente a los especificados en el grupo 8, punto K «Cualquier cambio a ampliación de los proyectos que figuran en el anexo I o en el anexo II»), para los cuales el sometimiento a una evaluación de impacto ambiental será preciso cuando los Estados miembros consideren que sus características así lo exigen.

Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) remitió, con fecha 4 de octubre de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del proyecto, con objeto de que se comunicara la necesidad o no de realizar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a diferentes organismos sobre el impacto ambiental del proyecto, con objeto de determinar si de la realización del mismo cabe esperar efectos ambientales adversos significativos que hicieran necesario llevar a cabo el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

La relación de consultados y el contenido ambiental de las respuestas recibidas se recogen en el anexo a esta Resolución. Dichas respuestas deberán ser consideradas por el promotor en la definición del proyecto.

Examinada la documentación recibida, esta Secretaria General de Medio Ambiente considera que como resultado de la ejecución del proyecto, consistente en la realización de una variante de trazado en la línea de FEVE entre Ferrol y Xuvia (punto kilométrico 3,900), no se observa la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que precisen un proceso reglado de evaluación de impacto ambiental.

No obstante, el proyecto, definirá las medidas mitigadoras adecuadas, de acuerdo con las observaciones realizadas por los organismos consultados.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que no es necesario someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Estudio de alternativas. Línea Ferrol-Gijón. Variante de trazado en el punto kilométrico 3,900 (términos municipales de Ferrol y Narón)».

Madrid, 11 de mayo de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente	X
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Aguas de Galicia	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Junta de Galicia	X
Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Junta de Galicia	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Galicia.	X
Ayuntamiento de Ferrol	X
Ayuntamiento de Narón	X

Resumen del contenido ambiental mas significativo de las respuestas recibidas:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza considera que la alternativa 3 se presenta como la menos agresiva para con el medio ambiente, ya que el impacto visual es el más reducido, ocupa poco espacio en planta y permite el paso bajo su estructura, no obstante, se hacen necesarias una serie de medidas preventivas en la fase de obras.

Las actuaciones a seguir pasan por jalonar la vegetación de ribera para impedir el paso de la maquinaria, usar gaviones para que contengan el arrastre de materiales y de sedimentos al río y en líneas generales emplear el método constructivo que requiera el menor desarrollo de caminos de acceso a la obra y de plataformas para la ejecución del viaducto. Finalmente, las pilas y su excavación no deben invadir el dominio público hidráulico del Freixeiro.

Por otro lado, deben de señalarse tanto los lugares de los que se extraiga el material que requiera la construcción, como los puntos de vertido de los residuos de la obra.

Otro de los factores a tener en cuenta es la población piscícola del río Freixeiro en este tramo de su curso. En el caso de que existan especies como el salmón atlántico («salmo salar»), la trucha común («salmo trutta fario») y el reo («salmo trutta trutta») el calendario de obras habría de excluir el período entre los meses de diciembre y febrero.

Finalmente, se deben de exponer las previsiones para los terrenos del antiguo trazado de vial que quedará en desuso, una vez entre en fase de explotación el tramo que se propone en este proyecto.

Aguas de Galicia considera que durante el proceso constructivo deberán tenerse en cuenta las medidas protectoras de no alteración de los cursos fluviales y prohibición de vertido en ellas de tierras y desechos. En el supuesto que éstos se produjesen a consecuencia de la ejecución de las obras deberán ser retirados. Se prohíbe el lavado de camiones, hormigoneras, herramientas o maquinaria de construcción, incluyéndose el cambio de aceite de la maquinaria, en las cercanías del cauce afectado. Durante la fase de explotación, habrá de hacerse hincapié en la necesidad de no realizar vertidos no autorizados y mantener libre de obstáculo la sección de desagüe del tramo afectado, con el objeto de permitir la correcta circulación del agua.

La calidad del agua tendrá que mantenerse en niveles óptimos, de tal forma que, después de la construcción, su calidad y clasificación sea, como mínimo, la misma que anteriormente al inicio de las obras.

En el supuesto que se produjesen vertidos a la red hidrológica (subterránea o superficial), circunstancias no previstas por el documento remitido, será obligatorio obtener, por parte del explotador, la preceptiva autorización de vertido, que se tramitará en aplicación de la legislación vigente, ante el organismo Aguas de Galicia.

Asimismo, será conveniente que a efectos de la posterior tramitación aportase con la solicitud de autorización de las obras un ejemplar del anexo del drenaje y de los planos del drenaje del proyecto constructivo. En el mencionado anexo se realizaría un estudio de la capacidad de desagüe de los elementos del drenaje, tanto longitudinal como transversal. Para

el cálculo del caudal de avenida, podría determinarse por el método propuesto por las instrucciones de carreteras 5.1 y 5.2, adoptándose si así se estima un período de retorno de veinticinco años, para el caso del drenaje longitudinal, y de cien años para el drenaje transversal. Asimismo, podría realizarse el cálculo de la capacidad de desagüe de los distintos elementos, comprobándose en todo momento que el caudal máximo es superior al de avenida. Por último sería necesario la comprobación que para el caudal de avenida de quinientos años la lámina de agua queda a una distancia de seguridad ajustada por debajo de la cota de rasante.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Junta de Galicia realiza las siguientes consideraciones:

La alternativa escogida (alternativa 3, longitud de 895,882 metros, viaducto de 400 metros con luces entorno a 40 metros) es claramente la mejor desde el punto de vista ambiental.

En el cruce de la vía con el río Freixeiro deberían separarse las pilas del cauce para evitar la afección tanto al mismo cauce como a la vegetación de ribera.

En los dos extremos del tramo, debido a la proximidad a las edificaciones, debería estudiarse la necesidad o no de adoptar medidas para reducir el impacto acústico y visual, después de realizar el correspondiente estudio acústico, realizado según el Decreto 150/1999, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica.

Las medidas que se adopten deberán estar definidas y presupuestadas en el proyecto definitivo.

La Dirección General de Patrimonio Cultural informa que en el proyecto se realizó una prospección arqueológica, entregándose la correspondiente Memoria en fecha 3 de diciembre de 1999. A la vista de la citada Memoria y de los informes técnicos, se constata que en la zona objeto del proyecto no existen elementos del patrimonio cultural afectados por el mismo. Asimismo, en la Memoria se establecen las medidas correctoras necesarias para la conservación del patrimonio cultural, medidas que se consideran correctas para la protección y conservación de dicho patrimonio, y que deben ser incorporadas al proyecto definitivo.

Deberá presentarse un proyecto arqueológico, para el control y seguimiento arqueológico de las fases de replanteo, de ejecución de obra y de restitución de los terrenos, proyecto que tendrá que ser autorizado por la Dirección General de Patrimonio Cultural, en fase previa al inicio de las obras.

Todos los elementos del patrimonio cultural deberán figurar en la cartografía empleada por el personal de la obra, para evitar posibles afecciones.

Con relación a los elementos etnográficos, en el caso de que se utilicen accesos a las obras para maquinaria y/o camiones, las pistas al borde de las que se localizan estos elementos deberán señalarse adecuadamente para evitar su afección.

En caso de que aparezcan yacimientos arqueológicos en el transcurso de la realización de las obras de construcción, se deberán establecer y ejecutar las medidas correctoras pertinentes para evitar el impacto.

Todas las actuaciones arqueológicas deberán ser realizadas por técnicos arqueólogos, de acuerdo con un proyecto presentado que deberá ser autorizado por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Galicia, tal y como se estipula en el artículo 61 de la Ley 8/1995, de 30 de octubre, de Patrimonio Cultura de Galicia y en el Decreto 199/1997, de 10 de julio, por el que se regula la actividad arqueológica en la Comunidad Autónoma de Galicia. El diseño de los proyectos así como su ejecución se harán en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural.

Asimismo, en virtud de la citada Ley 8/1995, de 30 de octubre, de Patrimonio Cultural de Galicia los trabajos arqueológicos se harán con cargo a la financiación de proyecto.

Cualquier modificación del trazado deberá ser comunicada a la mayor brevedad posible a la Dirección General de Patrimonio Cultural.

La Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Junta de Galicia considera que en la realización del proyecto se deben adoptar las siguientes precauciones:

Evitar en lo posible crear efectos barrera en ecosistemas singulares, de ser inevitable estudiar la posibilidad de dotación de pasos de fauna.

Evitar los procesos erosivos de los sistemas de drenaje que se implementen a través de disipadores de energía y barreras de sedimentos.

Evitar que los sistemas de drenaje sean generadores de zonas encharcadas o contaminaciones en la red hidrográfica.

Evitar, en su caso, la afección a los ecosistemas fluviales; en todo caso deberán pedirse los permisos y autorizaciones pertinentes.

Evitar los procesos erosivos e incrementar la integración ambiental de los tramos abandonados, de terraplenes y otras zonas degradadas en la fase de construcción o desmantelamiento, en su caso.

Proveer zonas de acopios y préstamos.

Establecer la recogida, almacenamiento, conservación y/o gestión de la tierra vegetal susceptible de verse afectada por las obras.

Prever la gestión de todo contaminante generado durante la ejecución y explotación.

Maximizar la integración en el medio de las actuaciones previstas, con el fin de amortiguar el impacto visual y paisajístico.

En todo caso, y a priori, el ecosistema que podría ser afectado más negativamente sería el río Freixeiro, que se vería afectado por las cuatro alternativas señaladas; se extremaran, por lo tanto, las actuaciones previstas que lo puedan afectar.

Las medidas correctoras, protectoras y compensatorias propuestas, deberán considerar los siguientes mínimos:

a) Definición contractual de las medidas correctoras.

Todas las medidas correctoras y protectoras planteadas deben quedar definidas a nivel ejecutable, y se incluirán en los correspondientes planes y cronogramas de obras.

b) Deben coordinarse las medidas de integración ambiental con el resto de la obra. Plan de obra.

Todas las medidas protectoras y correctoras planteadas deben programarse dentro del Plan de Obra, teniendo en cuenta:

Que la integración ambiental no es un tema menor subordinado a la funcionalidad de la obra, antes bien el medio es anterior a la actuación y es esta la que debe subordinarse a aquella.

En consecuencia, las medidas de integración deben programarse en igualdad con el resto de las operaciones.

En muchas ocasiones se trabaja con seres vivos, o se afecta a estos, con un comportamiento muy ligado a los ciclos estacionales y/o diarios, aspecto este que debe considerarse en la integración.

c) Presupuesto: Todas las medidas de integración ambiental irán presupuestadas en la misma forma que el conjunto del proyecto.

d) Criterios para el seguimiento de las medidas: Deben establecerse los costes y las medidas de gestión correspondientes.

El Ayuntamiento de Ferrol considera necesario que exista una coordinación entre las administraciones de cara a otras infraestructuras (autovía), así como un cuidado en el diseño de la estructura del viaducto, reposición de caminos de accesos a viviendas y al cementerio y reposición de servicios.

El Ayuntamiento de Narón realiza una serie de consideraciones, relacionadas con el Plan General de Ordenación Urbana y determinados aspectos constructivos del proyecto.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

10902 *RESOLUCIÓN de 18 de mayo 2001, del Instituto Nacional de Estadística, por la que se dispone la publicación del Convenio de colaboración entre el Instituto Nacional de Estadística y el Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid, para la realización de la encuesta de financiación y gastos de la enseñanza privada (curso 1999/2000) en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Madrid.*

Suscrito entre el Instituto Nacional de Estadística y el Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid el Convenio de Colaboración para la realización de la Encuesta de Financiación y Gastos de la Enseñanza Privada (curso 1999/2000) en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, en función de lo establecido en el punto 2 del artículo 8 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, sobre Convenios de colaboración entre la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas, procede la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de dicho Convenio, que figura como anexo a esta Resolución.

Madrid, 18 de mayo de 2001.—La Presidenta, Carmen Alcaide Guindo.