Ontígola, con la conformidad de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

Restauración y revegetación de la gravera existente en el paraje denominado «Monte de la Casa de los Huevos», en el interior de la Reserva y situada en la margen izquierda de la antigua carretera N-IV (actual M-416), en aquellas zonas abandonadas que no dispongan de plan de restauración.

22129 *RESOLUCIÓN de 8 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Red general de viales del espigón central de Raos», de la Autoridad Portuaria de Santander.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su reglamento de ejecución, aprobado por el 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, 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, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto Red General de Viales del Espigón Central de Raos no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente a un procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental. Este proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, los cuales sólo deberán someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental en la forma prevista en dicha disposición cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

Puertos del Estado remitió, con fecha 4 de septiembre de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación correspondiente con las características más significativas del proyecto para que determinara sobre la necesidad de someterlo al procedimiento antes citado. Los objetivos y descripción del proyecto figuran en el anexo.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a diferentes organismos y asociaciones previsiblemente interesados sobre los efectos ambientales del proyecto. Un resumen del resultado de la consulta figura en el anexo.

Tras examinar la documentación recibida, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no se prevé, como resultado de la ejecución del proyecto, la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesiten un procedimiento reglado 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.

Para conseguir este objetivo es suficiente con que, en la realización de las obras, la Autoridad Portuaria de Santander aplique las medidas correctoras y compensatorias que figuran en el «Estudio de caracterización y valoración ambiental de las actuaciones previstas para la ampliación del Puerto de Santander», un resumen de las cuales se recoge en el anexo.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto Red General de Viales del Espigón Central de Raos.

Madrid, 8 de noviembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO

Objetivos, antecedentes y descripción del proyecto

La Autoridad Portuaria de Santander tiene prevista la realización de una serie de obras para mejorar el acceso por carretera al puerto, distribuir el tráfico de camiones hacia los distintos muelles y facilitar el transporte directo de mercancías entre las bodegas de los buques y los almacenes cubiertos, todo ello sin que el tráfico pesado salga de la zona de servicio del puerto.

El proyecto incluye entre sus actuaciones un vial de 700 metros de longitud, denominado «Raos - Actimarsa», que comunica directamente el Puerto de Raos con el Polígono Industrial de Actimarsa (más conocido como polígono de Raos). Un tramo de 270 metros de este vial discurre por el borde de una charca artificial, calificada como «reserva portuaria» en el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario de Santander, aprobado por la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria.

Se trata de los restos de una antigua balsa de agua, confinada por diques de escollera y destinada tradicionalmente al uso industrial, en concreto como depósito de agua al servicio de la industria Nueva Montaña. Hace una década, la mayor parte del depósito fue rellenado por el Gobierno de Cantabria para la construcción de la Ciudad del Transporte, quedando sin rellenar un triángulo curvilíneo de cuatro hectáreas que, por su origen artificial, escasa superficie y lugar de emplazamiento, se ha denominado «Charca de Raos».

Actualmente la charca está limitada al noroeste por vías de ferrocarril y la autovía, al nordeste por la zona portuaria, y al sur por naves industriales. Está conectada hidráulicamente a la dársena sur de Raos con un caño que atraviesa la escollera de borde para evitar el rebose y las inundaciones. Debido a su cota, el tubo permite una tasa de renovación de agua con el flujo de la marea, suficiente para mantener la calidad del agua. No obstante, las condiciones hidrodinámicas distan mucho de las de una zona abierta.

Dentro del marco previsto para una futura ampliación del Puerto de Santander, la Autoridad Portuaria de Santander y la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria han promovido la realización del «Estudio de caracterización y valoración ambiental de las actuaciones previstas para la ampliación del Puerto de Santander». En este estudio, entre otras cosas, figuran las medidas correctoras y compensatorias para las obras previstas en el vial «Raos - Actimarsa» que se resumen a continuación:

Conexión de la charca con la dársena a través de un nuevo tubo de drenaje, a fin de conservar sus características hidrodinámicas y mantener una tasa suficiente de renovación de agua.

Protección del talud del terraplén con escollera para evitar la erosión y arrastres de tierra hacia la charca.

Relleno de los huecos de escollera con tierra vegetal y revegetación del talud para acelerar su recuperación.

El trazado en planta del vial se ha diseñado de acuerdo con las condiciones de seguridad y comodidad de la normativa de trazado (Instrucción de Carreteras 3.1-IC). Por este motivo La Autoridad Portuaria de Santander ha desestimado la sugerencia de «ligera modificación de la clotoide» realizada por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación de Territorio del Gobierno de Cantabria. Esta modificación supondría incumplir la normativa vigente y daría lugar a problemas inadmisibles de seguridad vial en la curva.

Consultas realizadas

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a los siguientes organismos e instituciones sobre la problemática ambiental del proyecto: Dirección General de Costas (Ministerio de Medio Ambiente), Consejería de Medio Ambiente y Ordenación de Territorio del Gobierno de Cantabria, Ayuntamiento de Santander, Sociedad Española de Ornitología (S.E.O.) y Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA). A continuación se resume el contenido de la única contestación recibida:

Dirección General de Costas: Manifiesta que el proyecto se lleva a cabo dentro de la zona de servicio del puerto, por lo que no tiene objeciones significativas que realizar. Señala que la afección ambiental que puede esperarse es la inherente al origen de los materiales de relleno que se utilicen y a la propia ocupación del fondo de la balsa, por lo que sugiere que se lleve a cabo un estudio bionómico de la misma.

22130 *RESOLUCIÓN de 9 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Relleno en la dársena de Escombreras y reubicación de embarcaciones menores en la dársena de Cartagena», de la Autoridad Portuaria de Cartagena.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988,