

ro 209, de 31 de agosto), previo cumplimiento de los requisitos establecidos en las mencionadas disposiciones.

Para su seguimiento y control se constituirá una Comisión de Seguimiento, a partir de la firma del presente Convenio de colaboración, que estará formada por:

Copresidentes: El Presidente de la Confederación Hidrográfica del Tajo.
La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Vocales:

El Director técnico de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

El Director general de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

El Jefe del Área de proyectos y Obras de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

El Jefe del Servicio de Abastecimiento de Aguas de la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Un representante de la Administración general del Estado, designado por la Delegación del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Secretario: Un funcionario de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

La Comisión de seguimiento adoptará sus propias reglas de organización y funcionamiento.

Novena. *Titularidad, conservación y explotación de las obras.*—La titularidad de las obras corresponderá al Estado quien hará entrega para su uso de todas las instalaciones a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León para su cesión al Ayuntamiento.

Décima. *Causas de extinción y entrada en vigor del convenio de colaboración.*—La vigencia del presente Convenio de colaboración se extenderá a todo el período de ejecución de las obras hidráulicas de interés general a las que el mismo se refiere. También podrá extinguirse por alguna de las siguientes causas:

- El mutuo acuerdo de las partes que lo suscriben.
- La entrada en vigor de disposiciones legales o reglamentadas que determinen su extinción.

En estos casos se establecerá, en función de la causa concreta de extinción y a la vista de la situación particular de las actuaciones en curso, la forma de terminación de las mismas.

El presente Convenio de colaboración entrará en vigor, a partir de la fecha de su firma y terminará con la suscripción del acta de recepción de las obras principales en él incluidas.

Undécima. *Naturaleza del Convenio.*—El presente Convenio tiene carácter administrativo.

El conocimiento y resolución de las cuestiones que se susciten sobre la interpretación, aplicación y eficacia del presente Convenio que no puedan ser resueltas por la Comisión de Seguimiento, corresponderá a los órganos de la jurisdicción contencioso-administrativa.

Cláusula adicional.

La efectividad del presente Convenio de colaboración queda sujeta a la condición suspensiva de la aprobación por parte de las Instituciones Comunitarias, de la financiación de dichos proyectos con cargo al instrumento financiero del Fondo de Cohesión.

Y en prueba de conformidad, firman el presente Convenio de Colaboración en el lugar y fecha del encabezamiento.—La Consejera de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, Silvia Clemente Municio.—El Presidente de la Confederación Hidrográfica del Tajo, José Antonio Llanos Blasco.

23389

RESOLUCIÓN de 25 de noviembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Estudio de alternativas: Autovía Cantabria-Meseta, CN-611 de Palencia a Santander. Tramo: Arenas de Iguña-Reinosa. Subtramo: Molledo-Pesquera (Cantabria)» de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

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 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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental formuló con fecha 8 de mayo de 1997 («Boletín Oficial del Estado» de 9 de julio) la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Cantabria-Meseta, tramo Torrelavega-Aguilar de Campoo.

Durante la elaboración del proyecto de construcción, la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria del Ministerio de Fomento, desarrolló nuevas alternativas en el subtramo Molledo-Pesquera debido a la aparición de nuevos condicionantes en un tramo de 6,5 kilómetros que aconsejan la búsqueda de nuevas soluciones en ese subtramo.

Con fecha 25 de junio de 2001, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un análisis ambiental comparativo de alternativas en el subtramo Molledo-Pesquera de la autovía Cantabria-Meseta con objeto de determinar si la declaración de impacto ambiental formulada sobre el total del tramo Torrelavega-Aguilar de Campoo, era válida para la modificación propuesta en el referido análisis ambiental.

Según el citado análisis ambiental, las nuevas alternativas denominadas alternativas A y B, mejoran ambientalmente la alternativa propuesta por el estudio informativo al significar una menor afección al bosque mixto de Montabliz y garantizar la viabilidad de la ejecución del túnel de Somacóncha al evitar la excavación en una zona kárstica con gran presencia de cuevas y actividad hidrogeológica.

El proyecto contemplado en el «Estudio de alternativas: Autovía Cantabria-Meseta, CN-611 de Palencia a Santander. Tramo: Arenas de Iguña-Reinosa. Subtramo: Molledo-Pesquera (Cantabria)», se encuentra comprendido en el apartado k del grupo 9 del anexo II de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.2, párrafo 1.º, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental.

Con objeto de determinar la conveniencia de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y, en su caso, dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 13 del Reglamento, el análisis ambiental comparativo de alternativas en el subtramo Molledo-Pesquera de la autovía Cantabria-Meseta fue sometido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas por la ejecución del proyecto.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Con fecha 18 de diciembre de 2001 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental comunicó a la Dirección General de Carreteras la decisión de someter el proyecto a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, al tiempo que, en virtud del artículo 14 del Reglamento, se daba traslado de las respuestas recibidas.

Entre dichas respuestas, y por su oposición a las alternativas planteadas, destaca la de la Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA), que solicita que se estudie una alternativa en el tramo Arenas de Iguña-Reinosa, que aproveche en mayor medida la actual N-611 y evite el paso por la zona de Montabliz. A pesar de que dicho tramo excede del subtramo Molledo-Pesquera, sobre el que ahora se proponen modificaciones, y que dicho tramo ya fue evaluado ambientalmente en el año 1997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental transmitió a la Dirección General de Carreteras que sería aconsejable, dadas las peculiaridades ambientales de la zona, que se considerará la oportunidad de incluir entre las alternativas a considerar por el estudio de impacto ambiental, la propuesta de la asociación ARCA.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio de alternativas y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 30 de abril de 2002 y en el «Boletín Oficial de Cantabria» de 14 de mayo de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 30 de julio de 2002 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio de alternativas, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio de alternativas.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

Durante el citado trámite, la Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA) presentó una alegación en la que, entre otras consideraciones, propuso algunas modificaciones en el corredor Este

del tramo Arenas de Iguña-Reinosa. En el correspondiente informe de alegaciones fueron analizadas cualitativamente las citadas modificaciones, indicándose que se procedería a la redacción de un nuevo documento que incluyese el análisis comparativo de los dos corredores ya definidos y analizados en el estudio de alternativas y del nuevo corredor propuesto por ARCA.

Con fecha 4 de noviembre de 2002 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental este nuevo documento. Las conclusiones del mismo se exponen en el anexo V.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 5 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, el artículo 9.4.e) del Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio de alternativas: autovía Cantabria-Meseta, CN-611 de Palencia a Santander. Tramo: Arenas de Iguña-Reinosa. Subtramo: Molledo-Pesquera (Cantabria)».

Declaración de impacto ambiental

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa Oeste B propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación de la autovía, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con objeto de disminuir la afección sobre la geomorfología y el paisaje se dispondrá un túnel excavado en mina (preferentemente) o a cielo abierto en sustitución del desmonte previsto entre los puntos kilométricos 19+800 y 20+300. El trazado en planta y especialmente en alzado se proyectarán teniendo en cuenta este objetivo. La altura de los desmontes en los accesos a las bocas del túnel no superará los 15 metros.

1.2 En todos los tramos en los que el trazado discurra a media ladera y en general, en todos aquellos en los que con esta medida se pueda disminuir la altura de los desmontes y terraplenes y el conjunto del movimiento de tierras, se estudiará la viabilidad y conveniencia desde el punto de vista ambiental de proyectar el trazado de las dos calzadas de la autovía de forma independiente. Esto será de aplicación especialmente en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 21+000 y 23+100.

1.3 Con objeto de disminuir las afecciones a la geomorfología, la vegetación y el paisaje debidas a los desmontes de gran altura previstos entre los puntos kilométricos 22+300 y 26+000 se elevará la cota de la rasante en esta zona (puntos kilométricos 20+800 y 26+000) considerando la conveniencia, con el mismo objetivo, de desplazar el trazado en planta hacia el oeste, a cotas más altas, al menos en la zona de los dos primeros viaductos (puntos kilométricos 22+200 y 24+500) para no aumentar significativamente la altura y longitud de los mismos.

1.4 En la vaguada del punto kilométrico 21+950 se dispondrá un viaducto si la altura de la rasante sobre el terreno es superior a 20 metros en una distancia significativa. La altura del tablero sobre el terreno en los estribos, en el eje, no superará los 12 metros.

1.5 Los viaductos de Pujayo y Montabliz, se proyectarán con tablero y pilas únicos.

1.6 Los viaductos de los puntos kilométricos 22+250, 23+150, 23+500 (arroyo Rumardero) y el que pudiera ser necesario de acuerdo con la condición 1.4, se proyectarán de forma que en la ejecución del tablero no se afecte ni directa ni indirectamente al valle situado bajo el viaducto, para lo cual se empleará preferentemente el sistema de tablero empujado o con cimbra autoportante. La altura del tablero sobre el terreno en los estribos, en el eje, no superará los 12 metros.

1.7 El viaducto de Pujayo sobre el río Galerón (punto kilométrico 24+300) se proyectará de forma que en la ejecución del tablero no se afecte ni directa ni indirectamente a la zona del valle situada bajo el viaducto. Las luces mínimas de los vanos centrales serán de 100 m; para decidir las dimensiones y disposición de los vanos se tendrá en cuenta que permitan un método constructivo que cumpla el objetivo anterior, que en la construcción de las pilas la afección a la vegetación sea la menor posible y la proximidad de las pilas a caminos de acceso existentes. La altura del tablero sobre el terreno en los estribos, en el eje, no superará los 15 metros.

1.8 El viaducto de Montabliz (punto kilométrico 26+500) se proyectará teniendo en cuenta lo siguiente:

El tablero se ejecutará con un sistema con el que no se afecte ni directa ni indirectamente a la zona del valle situada bajo el viaducto.

Se modificará el trazado en planta para que el estribo sur se sitúe en zona sin vegetación arbórea evitando toda afección a ésta durante la construcción del mismo. La posible reubicación de las pilas no afectará a las ruinas cartografiadas en el despoblado de Casas del Río.

Los caminos de acceso a las pilas situadas en el bosque de Montabliz (P5 a P7) se proyectarán de forma que la afección a la vegetación sea la menor posible: a la pila inferior (P5), se accederá aprovechando en la mayor medida posible el camino existente que discurre por el fondo del valle entre el despoblado de Casas del Río, pero tomando las medidas necesarias (prospecciones previas, jalonamiento rígido, tratamiento del camino...) para no afectar a las ruinas del despoblado; el acceso a las dos pilas superiores (P6 y P7), se accederá desde el estribo del viaducto. La anchura máxima de los caminos de acceso será de 5 metros.

Para que la superficie de ocupación y por tanto la afección a la vegetación sea la menor posible, la cimentación de las pilas se excavará con taludes lo más verticales posibles ($< 1H/5V$) utilizando los métodos de sostenimiento del terreno que se consideren necesarios, y se delimitará una zona de ocupación máxima de 3 metros alrededor del perímetro de las zapatas dentro de la cual deberán realizarse las tareas de construcción de las pilas y de hormigonado de las dovelas del tablero.

Las pilas de la parte norte del valle (P1 a P4) se situarán en zonas sin vegetación arbórea.

Además de lo indicado anteriormente, el estribo sur del viaducto se proyectará de forma que se sitúe prácticamente a continuación de la boca del túnel de Somaconcha, una vez construido el falso túnel necesario para restituir el relieve natural del terreno en la embocadura.

La altura del tablero sobre el terreno en los estribos, en el eje, no superará los 8 metros.

1.9 Con objeto de disminuir la afección al bosque de Montabliz, la excavación del túnel de Somaconcha se realizará exclusivamente desde la boca sur, evitando el desmonte que sería necesario en la boca norte para las tareas de excavación del túnel y extracción y transporte de tierras a través de la misma.

1.10 Con objeto de facilitar la permeabilidad transversal de la autovía y dado que la misma discurre por la Reserva Nacional de Caza de Saja, se adoptarán las siguientes medidas:

Las obras de drenaje número 3 (2 marcos de 3,5x2,5 metros), número 12 (1 marco de 3,5x2,5 metros) y número 14 (1 marco de 2x2 metros), se sustituirán por marcos de, al menos, 7x4 metros. Estas dimensiones se aumentarán, en su caso, en función de la longitud final del drenaje hasta conseguir un índice de abertura de 0.75. Este índice de abertura será igual a anchuraxaltura/longitud del drenaje.

Los pasos superiores previstos en los puntos kilométricos 20+800 y 24+800 se ampliarán hasta los 12 metros, adosándose la restitución del camino a un lateral y revegetando y acondicionando como paso de fauna el resto de la plataforma.

En las obras de drenaje números 5, 10, 13 y 15 se sustituirá la sección prevista de Ø 1,8 metros por tubos de Ø 2.5 metros.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. En el cruce de zonas forestales, especialmente importantes en las áreas próximas a los viaductos de Montabliz y de Pujayo, el jalonamiento provisional se revisará

de forma continuada para comprobar el perfecto estado del mismo de forma que se garantice su funcionalidad (limitación total de paso fuera de la zona de ocupación y permeabilidad para la fauna fuera del horario de obras). El jalonamiento provisional deberá ser claramente visible, consistente y de difícil desplazamiento, dejando una altura mínima de 50 centímetros entre la cota del suelo y el límite inferior de la malla del cerramiento.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Solamente se considerará tierra vegetal y se acopiará separadamente aquella que presente un cierto contenido en materia orgánica y nutrientes disponibles para las plantas así como propágulos y restos vegetales. El proyecto de construcción definirá los requisitos que deberán reunir las tierras para que sean consideradas como vegetales. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 2 metros con objeto de posibilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 El proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los ríos Galerón, Bisueña y arroyo de Rumardero, atravesados por la traza en los puntos kilométricos 24+250, 26+500 y 29+480, respectivamente, y del arroyo del punto kilométrico 22+200, las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2. Durante la construcción de estas estructuras se minimizará la afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.5 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. Se evitará la apertura de nuevos caminos, fuera de la propia traza, en la zona comprendida entre los puntos kilométricos 24+000 y 27+000 (zona próxima al río Galerón hasta embocadura del túnel de Somaconcha), salvo los necesarios para acceder a los estribos y pilas de los viaductos. Aquellos caminos no contemplados en el estudio de impacto ambiental, como es el caso de los accesos y caminos de obra deberán someterse a evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa vigente en la Comunidad Autónoma de Cantabria.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Para preservar la calidad de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Norte de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 A pesar de que el estudio de alternativas no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. Se colocarán las pilas fuera de los cauces.

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal, se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Norte, un análisis del posible efecto presa de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de forma que se evite dicho efecto.

3.4 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los abastecimientos de agua potable, especialmente a las poblaciones de Pie de Concha y Santiurde, tanto en lo relativo a la cantidad como a la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3.5 Entre los puntos kilométricos 18+250 y 19+200, 22+100 y 26+400, y 28+000 y 31+392, donde el trazado discurre por materiales con alta permeabilidad por karstificación que constituyen acuíferos, el proyecto de construcción incluirá las medidas necesarias para garantizar la recarga de dichos acuíferos y, en su caso, la normal descarga en los arroyos y ríos circundantes. Estas medidas se desarrollarán en base a la propuesta recogida en el estudio de impacto ambiental para las torcas de las Arriaguas, interceptadas por la alternativa elegida al final de su trazado.

3.6 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de la excavación de los túneles y de los estribos y pilas de los viaductos, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte.

3.7 El proyecto de construcción incluirá cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que durante la fase de explotación recoja el drenaje longitudinal de la carretera. Estos elementos deberán ser capaces asimismo de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación del río Bisueña (punto kilométrico 26+500) y de las torcas de las Arriaguas (punto kilométrico 29+600 a 31+392, aproximadamente). Las balsas destinadas a evitar la contaminación del río Bisueña deberán recoger el drenaje del túnel de Somaconcha y del viaducto de Montabliz y en la ubicación y construcción de las mismas no se afectará al bosque de Montabliz.

3.8 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.9 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los ríos Galerón (punto kilométrico 24+250) y Bisueña (punto kilométrico 26+500); arroyo del punto kilométrico 22+200 y arroyo de Rumardero (punto kilométrico 29+480); y zonas de recarga de acuíferos, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.10 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte y estar informados por los organismos competentes en conservación de la naturaleza de la Comunidad Autónoma de Cantabria. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

4. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, sin perjuicio de lo establecido en la condición 1, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para guiar a la fauna hacia los pasos, incorporando,

especialmente en áreas próximas a los enlaces estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

Asimismo, dado que el trazado discurre por el interior de la Reserva Nacional de Caza de Saja, el proyecto de construcción establecerá, en consulta con la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, aquellos tramos en los que por la presencia de poblaciones de jabalíes, corzos o ciervos, y para evitar el acceso de la fauna a la calzada y su atropello, la valla deba ir enterrada un mínimo de 40 centímetros. Se reducirá la separación entre postes de la valla hasta un máximo de 4 metros y se aumentará la altura del cerramiento a 1,70 llegándose a 2,20 metros en las zonas boscosas. El cerramiento será de tipo cinagético o progresivo.

4.3 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en el entorno de actuación, el proyecto de construcción establecerá, en consulta con la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, las zonas y periodos en las que no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni actividades generadoras de ruido. Estas zonas se ajustarán a las definidas como de calidad faunística alta en el estudio de impacto ambiental.

4.4 Se evitarán los trabajos nocturnos entre el punto kilométrico 24+100 (río Galerón) y el punto kilométrico 26+950 (boca del túnel de Somaconcha en Montabliz), con excepción de los que se deriven del trabajo en el interior del túnel; la iluminación nocturna en las bocas del túnel será la menor posible para la adecuada realización de dichos trabajos, empleándose preferentemente lámparas de vapor de sodio. En la fase de explotación se evitará entre dichos puntos kilométricos la iluminación de la carretera. Caso de justificarse su necesidad, deberá realizarse mediante fuentes que estén provistas de deflectores que concentren el haz de luz dirigiéndolo hacia el suelo. La iluminación del túnel en la fase de explotación se diseñará de forma que no se genere contaminación lumínica en las bocas del mismo.

4.5 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, se incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección atmosférica

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la autovía pudiera producir sobre los núcleos de Caceo, Pujayo, Pie de Concha, Pesquera, Rioseco y Santiurde de Reinosa y sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

6. Protección contra el ruido

A pesar de que el estudio de impacto ambiental no considera necesarias medidas correctoras de impacto acústico en la alternativa elegida, el proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas: núcleos urbanos de Arca, Caceo, Pujayo y Pesquera, y bosque de Montabliz entre el punto kilométrico 26+000 y la boca del túnel de Somaconcha.

Además de lo establecido en la condición 1, el estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales:

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

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (las veinticuatro horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

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

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

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (las veinticuatro horas) menor que 55 dB (A).

Zonas del bosque de Montabliz (medidas a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros):

Leq (las veinticuatro horas) menor que 60 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos para conseguir los objetivos de calidad acústica. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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

7. Medidas de protección del patrimonio cultural

7.1 En coordinación con la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno de los puntos kilométricos 20+500 (ermita de Repalacios), 20+700 (despoblado de Casas de Villordún), 26+500 (despoblado de Casas del Río) y entre la salida del túnel de Somaconcha y el final del tramo ante la posible existencia de tramos no visibles de calzada romana.

Dichos trabajos responderán a la propuesta de medidas preventivas y correctoras aportada por el estudio de impacto ambiental.

8. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes*

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio considerando las peculiaridades del uso ganadero del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

9. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

El estudio de impacto ambiental presenta una propuesta de catorce posibles emplazamientos de vertedero para albergar los 4.444.638 metros cúbicos de sobrantes.

El proyecto de construcción incorporará, en desarrollo de lo recogido en el estudio de impacto ambiental, una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión los siguientes:

Cursos fluviales.

Zonas de materiales permeables por karstificación que constituyan áreas de recarga de acuíferos.

Zonas calificadas de alta calidad faunística en el estudio de impacto ambiental.

Zonas arboladas o con matorral.

Zonas cercanas a núcleos urbanos.

Elementos del patrimonio histórico-artístico.

Terrenos con pendiente elevada de difícil estabilización.

Zonas de alta calidad paisajística o de gran visibilidad.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, 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. Las áreas prioritarias para el establecimiento de vertederos permanentes serán en primer lugar las zonas de actividades extractivas abandonadas o que lo vayan a estar tras las actuaciones de este proyecto. En segundo lugar las zonas de prados o de erial con morfología cóncava o en todo caso en terreno con pendientes suaves. Además se deberá tener en cuenta que los accesos eviten el paso por zonas habitadas y, en lo posible, por zonas con relieve accidentado o que necesiten obras o estructuras para salvar obstáculos como ríos o el ferrocarril.

El estudio de impacto ambiental propone la utilización de una serie de vertederos para cada una de las alternativas analizadas, entre ellas la Oeste B propuesta. De ellos no se consideran admisibles los siguientes: V10 y V14 (al situarse sobre materiales permeables por karstificación) y V11 (al situarse sobre materiales permeables por karstificación en pendientes elevadas).

Si fuesen precisos nuevos vertederos además de los incluidos en el estudio de impacto ambiental teniendo en cuenta los anteriormente excluidos, deberá realizarse una evaluación ambiental de los mismos, incluyendo ubicación, capacidad y accesos y deberán contar con la aprobación del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

10. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a la restauración de las siguientes zonas afectadas por las obras desarrollando medidas correctoras que contribuyan a recuperar y mejorar el valor ambiental del entorno inmediato:

Embocaduras del túnel de Somaconcha, así como los taludes previos a las mismas.

Regato de Marin (punto kilométrico 20+450), vaguada atravesada en viaducto en el punto kilométrico 22+240, vaguada atravesada en viaducto en el punto kilométrico 23+150, entorno del río Galerón (punto kilométrico 24+250), entorno del río Bisueña y bosque de Montabliz (punto kilométrico 26+500), entorno del arroyo de Rumardero (punto kilométrico 29+480).

Taludes entre el viaducto del río Galerón y el viaducto del río Bisueña (puntos kilométricos 24+500 a 26+000).

Taludes de mayor altura, especialmente aquellos visibles desde la calzada romana Somaconcha-Pie de Concha.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo prioridades en función de su disponibilidad y de las implicaciones paisajísticas.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas, en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentren comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

Para disminuir el impacto paisajístico provocado por el desmonte en las embocaduras del túnel de Somaconcha, se construirán falsos túneles que permitan su restauración con tierras, de manera que la parte frontal de la excavación quede completamente tapada y los taludes de acceso al túnel tengan pendientes máximas 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y morfologías que impidan su revegetación. La altura máxima del desmonte en los accesos al túnel, tras las tareas de restauración con el falso túnel, será de 10 metros. En el tránsito entre el túnel de Somaconcha y el viaducto de Montabliz se establecerá como objetivo ambiental conseguir la mínima distancia entre el estribo del viaducto y la boca del túnel minimizando la ocupación de la ladera vertiente al bosque de Montabliz, que con el falso túnel deberán quedar prácticamente unidos.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán 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 de la obra.

Por otra parte, atendiendo a lo expuesto por la Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria durante la información pública del estudio de alternativas y en la línea de lo especificado en el apartado d del artículo 2 de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de Evaluación de Impacto Ambiental, el proyecto de construcción desarrollará, en colaboración y coordinación con la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria, la propuesta de medidas compensatorias recogidas en el informe de alegaciones del director del estudio de alternativas consistentes en realizar plantaciones dependiendo del número de árboles finalmente afectados.

12. *Seguimiento y vigilancia*

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; así como para la propuesta de nuevas medidas correc-

toras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

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 detallándose, para cada recurso del medio 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 críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

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 protectoras y 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 y final de las obras, 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.

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales 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, sobre aspectos e incidencias ambientales.

- c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

- d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas y correctoras, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

- e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre el estado y efectividad de los dispositivos de protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.7.

Informe sobre la permeabilidad de la autovía para la fauna a que se refiere la condición 4, así como la mortalidad por atropello a lo largo de todo el trazado.

En su caso, niveles sonoros y eficacia de las medidas correctoras aplicadas, a que se refiere la condición 6.

Estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a las que se refiere la condición 10.

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.

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.

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

13. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del proyecto a la cual se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección de los suelos y de la vegetación, a la que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a la que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección de la fauna referido en la condición 4.

Estudio acústico y, en su caso, proyecto de medidas de protección, a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado ni descubierto en las prospecciones, referida en la condición 7.

Mantenimiento de la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 8.

Localización de todas las zonas de préstamos, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares de obra a las que se refiere la condición 9, incluyendo la aprobación en su caso del órgano ambiental competente.

Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a la que se refiere la condición 11.

14. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras.

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa Oeste B, desarrollada en el estudio de alternativas, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

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 la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 25 de noviembre de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente	—
Dirección General de Agricultura de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria	—
Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria	X
Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria	—
Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria	X
Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria	X
Ayuntamiento de Bárcena de Pie de Concha	X
Ayuntamiento de Pesquera	—
Ayuntamiento de Molledo	X
Ecologistas en Acción-Cantabria	X
Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA)	X

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

La Confederación Hidrográfica del Norte remite un informe que concluye que cualquiera de las alternativas consideradas es compatible con el medio ambiente hídrico, no habiendo diferencias sustanciales entre la solución propuesta en el estudio informativo y las nuevas alternativas A y B, que mejoran ambientalmente la solución base.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura del Gobierno de Cantabria indica que ninguna de las alternativas previstas supone una afección directa sobre elementos pertenecientes al patrimonio cultural.

La Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria recomienda la ejecución de la alternativa B ya que desde el punto de vista ambiental mejora sustancialmente el trazado planteado por el estudio informativo en el tramo Molledo-Pesquera.

La Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria remite un informe en el que compara las tres alternativas planteadas, dicho informe concluye que la alternativa B es la que presenta una menor afección a los ecosistemas de la zona, siendo mucho más favorable desde el punto de vista geotécnico e hidrogeológico que la alternativa correspondiente al estudio informativo.

El Ayuntamiento de Molledo remite acuerdo del pleno por el que formula propuesta a favor de la alternativa B por ser la más idónea desde el punto de vista medioambiental.

El Ayuntamiento de Bárcena de Pie de Concha remite acuerdo del pleno, por el que considera que la alternativa B constituye una mejora cualitativa en lo que a la afección ambiental del proyecto se refiere, respecto de la alternativa del estudio informativo.

Ecologistas en Acción-Cantabria se reafirma en la alegación presentada en el año 1995 sobre el estudio informativo del tramo Torrelavega - Aguilar de Campoo. Recoge la afección del proyecto sobre el bosque de Montabliz, yacimientos arqueológicos y una calzada romana. Sugiere la realización de la autovía por el trazado de la actual N-611.

La Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA) solicita que se inicie un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental para el total del tramo Arenas de Iguña - Reinosa en el que se valore su propuesta del año 1995 que consiste fundamentalmente en el desdoblamiento de la actual N-611. Señala que dicha alternativa no se adentra en valles laterales al del Besaya minimizando el impacto biológico y paisajístico; aprovecha la actual N-611; y presenta una menor longitud de túneles al no suponer túneles de más de 600 metros de longitud frente a la solución propuesta que presenta túneles de más de 1.500 metros. Aporta planta a escala 1:25.000 de la alternativa propuesta.

ANEXO II

Descripción del estudio de alternativas

El objetivo del estudio de alternativas es dar cumplimiento a la decisión de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental relativa a la necesidad de someter las modificaciones planteadas en el subtramo Molledo-Pesquera a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Como el posible cambio de alternativa entre Molledo y Pesquera puede afectar al tramo Arenas de Iguña-Reinosa, el estudio también compara los corredores de la actual N-611 y el inicialmente aprobado, atendiendo además a lo aconsejado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en el traslado de las consultas previas.

El estudio de alternativas incluye cinco alternativas en el subtramo Molledo-Pesquera, las cuales se comparan entre sí en función de los objetivos económicos, ambientales, territoriales y funcionales para seleccionar una de ellas. Seguidamente se compara el corredor formado por la alternativa seleccionada para el subtramo Molledo-Pesquera unida a los tramos ya aprobados del tramo Arenas de Iguña Molledo y Pesquera-Reinosa, con la alternativa propuesta por ARCA, durante la fase de consultas previas, consistente en utilizar el corredor de la actual N-611 entre Arenas de Iguña y Reinosa.

Las cinco alternativas planteadas en el subtramo Molledo-Pesquera se inician 1.800 metros al noroeste del núcleo de Molledo y finalizan 300 metros al noroeste del núcleo de Santiurde de Reinosa. Todas las alternativas tienen su origen en el punto kilométrico 18+250, y presentan enlaces únicamente al inicio y final del subtramo. Estas cinco alternativas son:

La Alternativa del Estudio Informativo (EI) se corresponde con la aprobada por el estudio informativo del tramo Torrelavega-Aguilar de Campoo en el año 1997. Discurre entre los núcleos de Pujayo y Pie de Concha y cruza el valle del río Bisueña aguas arriba del despoblado de Casas del Río, 200 metros al oeste de las casas de Montabliz. Es la alternativa más occidental de las consideradas, presenta un recorrido de 13.828 metros, precisa vertedero para 5.215.356 metros cúbicos, incluye 6 puentes o viaductos entre los que destaca el del punto kilométrico 27+635 de 632 metros de longitud y 105 metros de altura máxima donde cruza el valle del Bisueña. Finalmente esta alternativa incorpora un túnel entre los puntos kilométricos 28+780 y 30+420.

Las alternativas Oeste A y Oeste B modifican la alternativa del estudio informativo en el cruce del río Bisueña ya que cruzan el valle sobre el despoblado de Casas del Río, 850 metros aguas abajo de donde cruza la alternativa anterior, y presenta por ello el túnel más al este. Ambas alternativas se diferencian en el perfil longitudinal ya que la alternativa Oeste A discurre a una cota 10 metros inferior. La alternativa Oeste A tiene una longitud de 13.159 metros, precisa vertederos para 6.406.055 metros cúbicos, incluye 5 viaductos o puentes cruzando el valle del Bisueña con un viaducto de 670 metros y 142 metros de altura máxima. Inmediatamente después de este viaducto se presenta el túnel de Somaconcha de 1.660 metros de longitud.

La alternativa Oeste B tiene una longitud de 13.142 metros, precisa 4.444.638 metros cúbicos de vertedero, incluye 5 puentes o viaductos siendo el del cruce del valle de Bisueña de 750 metros de longitud y 152 metros de altura máxima. El túnel de Somaconcha es similar al de la alternativa Oeste A.

La alternativa Centro se corresponde con la alternativa Estudio Informativo hasta el punto kilométrico 23+500 donde toma dirección sureste para discurrir entre los núcleos de Pie de Concha y Media Concha. El cruce del río Bisueña lo realiza 300 metros aguas arriba del núcleo de Pie de Concha, mediante un viaducto de 985 metros de longitud y 180 metros de altura máxima. Su longitud es de 12.571 metros, presenta cinco puentes o viaductos y un túnel entre el punto kilométrico 26+170 y 27+750 y precisa de 2.002.033 metros cúbicos de vertedero.

La alternativa Este aprovecha el corredor de la actual N-611. Discurre entre los núcleos de Molledo y Santián donde cruza el río Besaya para situarse en su margen este y transitar próximo y al este del núcleo de Bárcena de Pie de Concha. Desde este punto presenta una secuencia de viaductos y túneles por las hoces de Barcena hasta Ventorrillo donde toma dirección suroeste para unirse al resto de alternativas. Su longitud es de 13.447 metros, precisa 1.095.673 metros cúbicos de vertedero, presenta seis túneles, siete viaductos en la calzada izquierda y seis en la derecha, destacando el propuesto en el punto kilométrico 25+391 de 1.910 metros de longitud.

Para la comparación de estas cinco alternativas el estudio utiliza el método Pattern de agregación global asignando pesos de 0,3 al criterio ambiental, 0,2 al criterio económico, 0,3 al criterio funcional y 0,2 al criterio territorial.

Las variables utilizadas para cada criterio son:

Criterio ambiental: Situación fónica, hidrología, vegetación, fauna, espacios naturales protegidos, paisaje y patrimonio histórico-artístico.

Criterio Económico: Rentabilidad

Criterio Funcional: velocidad de planeamiento, calidad de trazado, seguridad vial y afección al usuario.

Criterio Territorial: Planeamiento y usos del suelo, y permeabilidad territorial.

Según el criterio ambiental la más favorable es la alternativa Oeste B y la más desfavorable la Este.

El estudio de alternativas incluye como método de agregación parcial el método Electre I y un análisis de robustez y sensibilidad.

De acuerdo con los resultados obtenidos, el estudio de alternativas concluye que: las alternativas Este y Estudio Informativo son sensiblemente peores que el resto; las alternativa Oeste A es siempre peor que la alternativa Oeste B; las dos alternativas elegibles son la alternativa Centro y la Oeste B y, finalmente, los análisis prueban que ambas son similares siendo ligeramente mejor la alternativa Oeste B, por lo que se propone como opción seleccionada.

Una vez seleccionada la alternativa más adecuada en el subtramo Molledo-Pesquera, el estudio de alternativas realiza un análisis que compara dos alternativas entre Arenas de Iguña y Reinosa, una denominada corredor Oeste, basada en los proyectos de construcción de los tramos Corrales-Molledo, Pesquera-Reinosa y la alternativa Oeste B del subtramo Molledo-Pesquera y otra denominada corredor Este basada en la propuesta realizada por la asociación ARCA presentada como respuesta a las consultas realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Este análisis multicriterio se realiza aplicando los mismos criterios, pesos y métodos que para el subtramo Molledo-Pesquera

El análisis multicriterio concluye que: el corredor Oeste ha obtenido la mayor puntuación en la aplicación del método Pattern con una ventaja considerable; la aplicación del método Electre I es determinante para el par de corredores estudiados y establece que el corredor Oeste es preferible al Este, y los análisis de robustez y sensibilidad proporcionan una situación de superioridad del corredor Oeste sobre el Este. En consecuencia, el estudio de alternativas selecciona el corredor Oeste en el tramo Arenas de Iguña-Reinosa.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en 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 el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: climatología, calidad atmosférica, situación fónica, geología y geotecnia, orografía y pendientes, hidrología, hidrogeología, vegetación, fauna, paisaje, espacios protegidos, socioeconomía, usos del suelo, patrimonio histórico artístico y arqueológico, e información urbanística.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes: el área de estudio se encuentra en la cuenca del Besaya, incluyendo el valle del río Besaya y el valle del río Bisueña, uno de sus principales afluentes. El río Besaya históricamente ha sido una vía de comunicación hacia la Meseta. El ámbito de estudio es una zona fundamentalmente agrícola con un paisaje dominado por grandes extensiones de praderías y pastizales. Las zonas de mayor naturalidad y valor ecológico se corresponden con los valles secundarios del Besaya, que conservan una estructura en vaguada con importantes manchas de monte mixto de roble y haya. Entre esas unidades destaca el hábitat boscoso del hayedo-robleal de Montabliz en el que se encuentran presentes varias especies incluidas en la lista roja de vertebrados de España. Dicho bosque presenta idénticas características que los hayedos y robledales incluidos dentro del Parque Natural Saja Besaya, de los que no es más que una continuación en la vertiente del Besaya, actuando de corredor faunístico entre ambas. Destaca también la gran calidad paisajística e interés geológico de las hoces del Besaya en las que, a pesar de estar presente la N-611, subsisten enclaves forestales de interés natural. Respecto al patrimonio cultural recoge la presencia de varios yacimientos arqueológicos asociados a cuevas, deshabitados de diferentes dataciones, ermitas y diferentes elementos ais-

lados. Destaca la presencia de la calzada romana en sus tramos Somaconcha-Pie de Concha (muy bien conservado y que posee incoación de Bien de Interés Cultural) y Rioseco-Santiurde (menos visible y parcialmente soterrado), y del camino real del siglo XVIII.

Los impactos característicos significativos de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son: la alternativa Este se desarrolla por el valle del río Besaya, junto a la actual N-611 de la que aprovecha en parte su plataforma; esa proximidad al río Besaya implica mayores afecciones al medio biológico en su tránsito junto al río por las Hoces de Bárcena donde ocupa parte de la vegetación de ribera asociada al cauce. Esta alternativa discurre sobre formaciones vegetales de interés en los siguientes espacios: río León, hayedo del Jano, sierra de Bárcena y valle del río Irvienza. Destaca la ocupación de suelo urbano junto al núcleo del Ventorrillo, la afección por ruido en diferentes núcleos en el entorno de la carretera actual y la proximidad de dos bocas de túnel y posterior tránsito paralelo al camino real del siglo XVIII.

La alternativa Centro no presenta afecciones de relevancia sobre el medio biológico; únicamente atraviesa en viaducto el encinar del Jorrio. Dicho viaducto es la causa de las mayores afecciones de esta alternativa ya que se desarrolla a elevadas cotas cruzando el valle de manera transversal próxima a las poblaciones de Pie de Concha y Bárcena de Pie de Concha dando lugar a una gran visibilidad. Esta alternativa se sitúa próxima a la calzada romana, declarada Bien de Interés Cultural, a la que atraviesa en viaducto.

Las alternativas Oeste A y Oeste B presentan una afección similar ya que únicamente se diferencian de su trazado en alzado, siendo más favorable la Oeste B por plantear entre Pujayo y el viaducto de Montabliz desmontes de menor altura. Estas alternativas atraviesan el bosque de Montabliz en la cabecera del río Bisueña en viaducto para entrar inmediatamente en el túnel de Somaconcha. Respecto al patrimonio cultural recoge el paso del citado viaducto del río Bisueña sobre el yacimiento arqueológico del despoblado de Casas del Río, donde se plantea una zapata a escasos metros de uno de sus edificios.

Respecto a la alternativa Estudio Informativo (EI) presenta los problemas de tipo tectónico asociados a la zona de colapsos del emboquille norte del túnel, así como un gran desarrollo de dolinas y karst. En el emboquille sur del túnel se han localizado numerosos manantiales, fuentes y rezumes asociados al acuífero calcareo. Esta alternativa realiza el paso en viaducto sobre el río Bisueña aguas arriba de donde lo hacen las alternativas Oeste presentando fuertes desmontes en el monte de Montabliz.

El estudio de impacto ambiental incluye medidas mitigadoras de impactos para cada una de las alternativas planteadas, siendo muchas de estas medidas comunes a todas ellas. Estas medidas se refieren a: calidad atmosférica; situación fónica (incluye cinco tramos de apantallamiento en la alternativa Este); geología y geotecnia; orografía y pendientes; hidrología superficial (incluye balsas de dilución permanentes para la fase de explotación en todas las alternativas); hidrogeología (incluye balsas de dilución permanentes en el entorno de las torcas de las Arrigueras y tratamiento específico de desmontes y terraplenes en esa zona); vegetación; fauna; paisaje; socioeconomía; usos del suelo; patrimonio cultural e información urbanística.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental.

Dado que todas las alternativas consideradas presentan excedente de tierras, el estudio realiza una propuesta de zonas más favorables para acoger vertederos.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 33 alegaciones, de las cuales 9 corresponden a organismos y administraciones públicas, 6 a asociaciones y 18 a particulares.

El contenido ambiental más significativo de las citadas alegaciones es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Norte propone como solución menos impactante en el medio ambiente hídrico la alternativa Oeste B en el subtramo Molledo-Pesquera y corredor Oeste en el tramo Arena de Iguña-Reinosa.

La Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria informa que la alternativa Este debe ser desestimada por su afección al río Besaya a pesar de que no se solape con la Reserva Natural de Caza

Saja. Indica que la alternativa Centro penetra muy levemente en la citada Reserva pero afecta al valle del Bisueña. Recomienda la alternativa Oeste B por sus menores afecciones ambientales y propone que se adopten medidas de prevención y restauración especialmente en lo relativo a la afección de la alternativa Oeste B sobre el monte de utilidad pública de «Las Dehesas» de Media Concha donde se prevé una estructura en viaducto sobre el robleadal.

La Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo indica que la alternativa Centro debe ser desechada por su afección a la calzada romana de Pié de Concha a Pesquera. Expone la preferencia por la alternativa Oeste, en cualquiera de sus variantes, debido a la mejor conexión con los tramos actualmente en construcción, lo que redunda en un menor plazo de ejecución para el total de la autovía; el menor coste de construcción; permite disponer de una mejor dotación de infraestructuras al mantener la actual N-611; permite un mejor desarrollo de los núcleos próximos a la actual N-611. Respecto a la alternativa Este indica las molestias a la población y usuarios de la N-611 durante la construcción.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria estima positivamente los estudios de impacto en el patrimonio recogidos en el estudio de alternativas. Indica que la alternativa Este presenta una afección visual muy importante relacionada con el antiguo camino real de Santander y la alternativa Centro tiene una repercusión extrema sobre el Bien de Interés Cultural «Calzada romana del valle del Besaya». Considera más oportunas las alternativas Oeste.

La Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria aporta un informe en el que compara desde el punto de vista ambiental las diferentes alternativas concluyendo que la alternativa Este presenta una serie de impactos significativos y de difícil corrección, en especial en su paso por la Hoces del Besaya, que desaconsejan su elección. Considera aceptables y similares las alternativas Centro y Oeste B, con el desarrollo de medidas correctoras y compensatorias.

El Ayuntamiento de Bárcena de Pie de Concha expone su rechazo a la alternativa Este por la dificultad técnica y económica; el impacto ambiental gravísimo sobre las hoces y el «Camino Real»; el impacto sobre el barrio de La Quintana; el impacto sobre el uso actual de la N-611 y la afección a la carretera de Bárcena de Pie de Concha a Casares donde se encuentra el barrio de La Tejera. Respecto a la alternativa Centro indica el impacto visual desde diversos núcleos; impactos sobre la flora, la calzada romana y el ferrocarril. Entiende que a los efectos ambientales son aconsejables las alternativas A y B. Recoge como afecciones de esas alternativas, que deberán ser atendidas por el proyecto, el mantenimiento de agua potable a Pie de Concha, el no paso de maquinaria por la carretera de Bárcena de Pie de Concha a Pujayo, la reposición de caminos, el ruido en la localidad de Pujayo y la mejora de la carretera a Pujayo.

El Ayuntamiento de Molledo rechaza la alternativa Este por el fraccionamiento que supone en ese municipio y la alternativa Centro por la afección a la calzada romana de Media Concha. Recomienda desde el punto de vista medioambiental la alternativa Oeste B.

El Ayuntamiento de Santiurde de Reinosa indica que la alternativa del estudio informativo parece absolutamente inviable debido a la afección sobre la masa arbórea de Montabliz. Respecto a las alternativas Oeste A, Oeste B y Centro señala que esta última afecta menos al paraje de Montabliz por lo que pudiera ser más lógica si consiguiera salvaguardar la calzada romana. Sobre las tres alternativas anteriores indica la afección a un camino de acceso a la pradería de Rioseco; la supresión de los accesos a las fincas del paraje de sierra de Castro; la inaccesibilidad a numerosas fincas de pequeña extensión; la afección a las torcas de Arrigueras, por lo que solicita un estudio hidrogeológico; la afección a la calzada romana en el actual camino de Rioseco a Santiurde y al paraje de San Esteban, por lo que solicita un estudio arqueológico; la afección acústica a las casas de la parte alta de Santiurde, por lo que solicita un estudio acústico; la eliminación de un depósito de agua de abastecimiento a Santiurde; la afección por el primero de los túneles que se proyecta en la montaña de Lantueno sobre la cueva del Hombre de interés arqueológico e hidrogeológico al abastecer de agua a la población de Lantueno; y la afección a la conducción de agua del manantial de Fuente de la Reina.

Respecto a la alternativa Este, el ayuntamiento de Santiurde de Reinosa recoge las siguientes afecciones: daños al camino real entre Bárcena y Pesquera; afección a las casas del Ventorrillo; afección a los parajes de interés arqueológico de Portalón de Santiurde y San Esteban; problemas de comunicación durante las obras; afección a las poblaciones de Santiurde

«Venta Vieja» y al barrio bajo de Lantueno; afección a la cueva del Hombre y al suministro de agua; y falta de alternativas al tráfico rodado de maquinaria agrícola al no poder transitar por la autovía.

La Junta Vecinal de Santiurde de Reinosa señala que la alternativa que menos afecta a la actividad ganadera, único recurso económico de ese pueblo, es la alternativa que desdobra la N-611. Respecto a la alternativa Oeste indica que pasa por las torcas de las Arrigueras, las Mieses y la Costana que constituyen manantiales que abastecen a los pueblos y al ganado, y compromete el futuro del pueblo.

Dos concejales del grupo municipal PSOE-P de Bárcena de Pie de Concha presentan su disconformidad con la valoración ambiental del estudio de impacto ambiental sobre las afecciones a la situación fónica, la hidrología, la hidrogeología, la vegetación, la fauna, los espacios protegidos, la socioeconomía, la permeabilidad territorial y el patrimonio histórico artístico. Respecto a este último punto indica que el estudio no considera la afección de la alternativa Oeste sobre el despoblado de las Casas del Río, sobre la muy próxima calzada romana y sobre el entorno de ruinas de Villaordún en Molledo. Concluyen solicitando que sea elegida la alternativa Este.

La Asociación para la Defensa de los recursos Naturales de Cantabria (ARCA) indica que para el tramo Arenas de Iguña-Reinosa no se ha realizado un estudio de impacto ambiental específico y reglado tal y como establece el Real Decreto 1131/1988. Señala que en sustitución de ese estudio de impacto ambiental se ha elaborado un análisis ambiental en el que se pretende recoger la opción propuesta por ARCA en dicho tramo, que no sustituye al procedimiento reglado y que carece de rigor. Incide en la falta de rigor en cuanto a las valoraciones de la vegetación, costes económicos, objetivos funcionales y objetivo territorial. Advierte que la alternativa denominada corredor Este en el análisis ambiental presentado para el tramo Arenas de Iguña-Reinosa no es la misma que la alternativa planteada por esa asociación durante la fase de consultas previas, a escala 1:25.000, y que se han introducido modificaciones significativas no justificadas que provocan que esa opción sea mucho más desfavorable. Solicita que la alternativa propuesta por esa asociación sea evaluada ambientalmente de forma correcta y rigurosa con un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Ecologistas en Acción-Cantabria indica que de todos los trazados estudiados considera no posible la alternativa Centro. Respecto a la alternativa del estudio informativo se remite a las alegaciones presentadas por esta asociación (antes CODA) en el año 1.995. Defiende la alternativa Este por considerarla favorable desde el punto de vista social, ecológico e hidrogeológico. Califica de tendencioso el estudio de alternativas que selecciona la alternativa Oeste B. Entre otras cuestiones cita errores en el diseño de la alternativa Este; falta de mención de la torca de las Arrigueras; afección de la alternativa Oeste sobre la cueva del Agua que abastece al pueblo de Santiurde y sobre el manantial de Rutó junto al río Bisueña que abastecerá en el futuro al pueblo de Pie de Concha y Bárcena. La alegación incluye copia de diferentes apartados del estudio de alternativas aportando comentarios discrepando del contenido del citado estudio de alternativas y de las conclusiones por él alcanzadas. Incluye nueve documentos justificativos de esta alegación.

La Asociación de Amigos del Patrimonio Cultural de Cantabria (BISALIA) considera el trazado Este la única alternativa viable que respeta el patrimonio geológico de la zona del Besaya y favorable desde el punto de vista social, ecológico, hidrogeológico y cultural. Considera sobrevalorada la afección de esta alternativa sobre el camino real del siglo XVIII afección que, por otra parte, considera es susceptible de salvaguarda. Indica que el trazado Oeste es más dañino al afectar al valle de Montabliz y a yacimientos arqueológicos (calzadas romanas; despoblado prehistórico de Casas del Río, Pórcales y las Cargueras; restos de arqueología industrial; antiguas minas de cobre y restos de explotaciones mineras, posiblemente romanos; y ruinas de antiguos monasterios del camino Jacobeo).

La Asociación Recuperar el Norte considera menos perjudicial para el medio ambiente la alternativa Este. Critica la elección de alternativas por el corredor Oeste al discurrir por la Reserva Nacional de Caza, por los valles de Bisueña y Galerón; incidir sobre la fauna, flora paisaje y usos agropecuarios y devastar el conjunto patrimonial del despoblado de Casas del Río.

Respecto a las alegaciones presentadas por particulares las 18 alegaciones presentadas son realmente 14 diferentes, ya que algunos alegantes han presentado la misma alegación varias veces.

De estas 14 alegaciones diferentes, tres se muestran a favor de la alternativa Oeste, siendo una de ellas favorable a cualquiera de las alternativas

excepto la alternativa Este. Esta alegación se encuentra firmada por 270 vecinos de Bárcena de Pie de Concha.

Por otra parte, nueve alegantes diferentes se muestran a favor de la alternativa Este. De estos nueve particulares que expresan su desacuerdo con la alternativa Oeste, 5 lo hacen por estimar que esta alternativa afecta a más terrenos dedicados al pasto para la ganadería que las demás alternativas, mientras que los restantes alegantes (4) se muestran a favor de la alternativa Este aduciendo distintos motivos (medioambientales, patrimoniales, económicos-turísticos, etc.).

Dentro de este último grupo de alegaciones se incluyen 915 firmas que solicitan a la Consejería de Cultura del Gobierno de Cantabria que incluya dentro del inventario del Patrimonio Cultural de Cantabria las ermitas de San Esteban y San Roque.

Por último, dos particulares se muestran a favor del trazado seleccionado por el estudio informativo pero con modificaciones.

ANEXO V

Conclusiones del documento comparativo de los corredores analizados en el estudio de alternativas del tramo Arenas de Iguña-Reinosa y el corredor propuesto por la asociación ARCA

El corredor propuesto por la asociación ARCA mejora con respecto al corredor Este en los criterios medioambiental, funcional y territorial, debido a que la inclusión de túneles y viaductos y la eliminación de curvas en el trazado hacen que la afección medioambiental sea menor y que el trazado sea de mejor calidad. Sin embargo, el aumento en presupuesto y la definición de rampas con mayor pendiente hace que la rentabilidad disminuya, lo que implica que el resultado final sea muy similar al del corredor Este y continúe alejado del Oeste.

El documento concluye que los métodos de decisión aplicados muestran claramente la superioridad del corredor Oeste con respecto a los otros dos corredores, por lo que la decisión final en cuanto al corredor elegido no varía, manteniéndose como tal el corredor Oeste.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

23390 *RESOLUCIÓN de 6 de noviembre de 2002, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se inscribe en el Registro de Fondos de Pensiones a Ahorromadrid XXXV, Fondo de Pensiones.*

Por Resolución de fecha 3 de octubre de 2002 de esta Dirección General, se concedió la autorización administrativa previa para la constitución de Ahorromadrid XXXV, Fondo de Pensiones, promovido por Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid al amparo de lo previsto en el artículo 11.3 de la Ley 8/1987, de 8 de junio, de Regulación de los Planes y Fondos de Pensiones («Boletín Oficial del Estado» del 9).

Concurriendo «Caja de Madrid de Pensiones, Sociedad Anónima, Entidad Gestora de Fondos de Pensiones» (G0077), como gestora, y Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid (D0045), como depositaria, se constituyó el 9 de octubre de 2002 el citado fondo de pensiones, constando debidamente inscrito en el Registro Mercantil de Madrid.

La entidad promotora, anteriormente indicada, ha solicitado la inscripción del fondo en el Registro Especial de este Centro Directivo, aportando la documentación establecida al efecto en el artículo 3.1 de la Orden ministerial de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10).

Considerando cumplimentados los requisitos establecidos en la citada Ley y normas que la desarrollan,

Esta Dirección General acuerda proceder a la inscripción de Ahorromadrid XXXV, Fondo de Pensiones, en el Registro de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46.1.a) del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones de 30 de septiembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» de 2 de noviembre).

Madrid, 6 de noviembre de 2002.—La Directora general, María Pilar González de Frutos.

23391 *RESOLUCIÓN 6 de noviembre de 2002, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se inscribe en el Registro de Fondos de Pensiones a «Ahorromadrid XXXIII, Fondo de Pensiones».*

Por Resolución de fecha 3 de octubre de 2002, de esta Dirección General, se concedió la autorización administrativa previa para la constitución de «Ahorromadrid XXXIII, Fondo de Pensiones», promovido por Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid al amparo de lo previsto en el artículo 11.3 de la Ley 8/1987, de 8 de junio, de Regulación de los Planes y Fondos de Pensiones («Boletín Oficial del Estado» del 9).

Concurriendo «Caja de Madrid de Pensiones, Sociedad Anónima, Entidad Gestora de Fondos de Pensiones» (G0077) como gestora y Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid (D0045), como depositaria, se constituyó el 9 de octubre de 2002 el citado fondo de pensiones, constando debidamente inscrito en el Registro Mercantil de Madrid.

La entidad promotora, arriba indicada, ha solicitado la inscripción del fondo en el Registro Especial de este centro directivo, aportando la documentación establecida al efecto en el artículo 3.º1 de la Orden de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10).

Considerando cumplimentados los requisitos establecidos en la citada Ley y normas que la desarrollan,

Esta Dirección General acuerda proceder a la inscripción de «Ahorromadrid XXXIII, Fondo de Pensiones», en el Registro de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46.1.a) del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones de 30 de septiembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» de 2 de noviembre).

Madrid, 6 de noviembre de 2002.—La Directora general, María Pilar González de Frutos.

23392 *RESOLUCIÓN de 6 de noviembre de 2002, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se inscribe en el Registro de Fondos de Pensiones a «Ahorromadrid XXXI, Fondo de Pensiones».*

Por Resolución de fecha 3 de octubre de 2002 de esta Dirección General se concedió la autorización administrativa previa para la constitución de «Ahorromadrid XXXI, Fondo de Pensiones», promovido por Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid al amparo de lo previsto en el artículo 11.3 de la Ley 8/1987, de 8 de junio, de Regulación de los Planes y Fondos de Pensiones («Boletín Oficial del Estado» del 9);

Concurriendo «Caja de Madrid de Pensiones, Sociedad Anónima», Entidad Gestora de Fondos de Pensiones» (G0077), como gestora, y Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid (D0045), como depositaria, se constituyó el 9 de octubre de 2002 el citado fondo de pensiones, constando debidamente inscrito en el Registro Mercantil de Madrid.

La entidad promotora arriba indicada ha solicitado la inscripción del Fondo en el Registro Especial de este centro directivo, aportando la documentación establecida al efecto en el artículo 3.º1 de la Orden de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10);

Considerando cumplimentados los requisitos establecidos en la citada Ley y normas que la desarrollan,

Esta Dirección General acuerda proceder a la inscripción de «Ahorromadrid XXXI, Fondo de Pensiones», en el Registro de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46.1.a) del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones de 30 de septiembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» de 2 de noviembre).

Madrid, 6 de noviembre de 2002.—La Directora general, María Pilar González de Frutos.

23393 *RESOLUCIÓN 6 de noviembre de 2002, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se inscribe en el Registro de Fondos de Pensiones a «Ahorromadrid XXXII, Fondo de Pensiones».*

Por Resolución de fecha 3 de octubre de 2002, de esta Dirección General, se concedió la autorización administrativa previa para la constitución de «Ahorromadrid XXXII, Fondo de Pensiones», promovido por Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid al amparo de lo previsto en el artículo 11.3 de la Ley 8/1987, de 8 de junio, de Regulación de los Planes y Fondos de Pensiones («Boletín Oficial del Estado» del 9).