de impacto ambiental el proyecto Ampliación del Muelle 11 y 7+9 del Puerto de Alicante. Los principales motivos que han llevado a tomar esta decisión son la magnitud y ubicación de las actuaciones proyectadas, de las cuales no puede deducirse un impacto ambiental significativo, ni sobre la calidad de las aguas ni sobre la dinámica litoral. Por otra parte, al estar dedicado el nuevo muelle al tráfico de contenedores, no es probable un aumento del riesgo para el medio marino.

No obstante, además de las medidas enunciadas en la documentación presentada, se deberán cumplir las prescripciones que se citan a continuación:

Los materiales a dragar se caracterizarán conforme lo establecido en las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado de los puertos españoles».

La nueva explanada contará con una red de drenaje que recoja las aguas pluviales, o las procedentes de riegos, de tal forma que antes de su vertido al mar sufran, al menos, un tratamiento de decantación, para lo cual se diseñarán unos pozos de gruesos, u otro sistema, que garantice la calidad de dichas aguas antes de su vertido al dominio público marítimo portuario.

Se elaborará un programa de vigilancia ambiental en el que además de los controles inherentes a toda obra de estas características (ruidos, tráfico de camiones, emisiones a la atmósfera, gestión de residuos, etc.), se incluya el seguimiento de la calidad del agua. Dicho seguimiento consistirá, básicamente, en la inspección visual de la superficie del agua en previsión que se produzcan fenómenos intensos de turbidez. Si durante estas observaciones se comprobase que la mancha de turbidez puede llegar afectar a alguna zona de baño de las playas próximas, se determinará la transparencia en dichas zonas mediante el empleo del disco de Secchi. No obstante, en caso de que las operaciones que implican aumento de turbidez (dragado y relleno) se realicen en época de baño, se determinará, al menos, la turbidez y los sólidos en suspensión con una frecuencia semanal. En este caso, y en aquellos otros en que por causas achacables a las obras proyectadas, se produzcan episodios de turbidez intensa, se situarán un mínimo de dos estaciones de muestreo en cada una de las zonas de baño que pudieran resultar afectadas.

La documentación solicitada en esta resolución (caracterización del material a dragar, proyecto del sistema de recogida de aguas pluviales y programa de vigilancia ambiental), deberá ser remitida por la Autoridad Portuaria de Alicante a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental antes del inicio de las obras.

Madrid, 30 de junio de 2004.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

14834 *RESOLUCIÓN de 1 de julio de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de trazado «Duplicación de la carretera de acceso a la Dársena de Escombreras. Carretera N-343 Cartagena-Alumbres-Escombreras. Tramo: Cartagena-Escombreras», 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 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, y en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto de trazado «Duplicación de la carretera de acceso a la dársena de Escombreras. Carretera N-343 Cartagena-Alumbres-Escombreras. Tramo: Cartagena-Escombreras», se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9 del anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 10 de diciembre de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto de trazado incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto de trazado, «Duplicación de la carretera de acceso a la dársena de Escombreras. Carretera N-343 Cartagena-Alumbres-Escombreras. Tramo: Cartagena-Escombreras», propone la duplicación de la actual carretera desde el enlace con las carreteras N-301 y N-332 hasta la intersección con la carretera N-333 con una longitud aproximada de 9,7 km.

En el primer tramo de la actuación, de unos tres kilómetros de longitud, entre el enlace con la carretera N-332 y el enlace con la N-332-A, se aprovecha la calzada actual como calzada izquierda de la duplicación.

El terreno atravesado es de orografía suave con desmontes máximos de 8 metros y terraplenes de 7, dedicados en su mayoría a la agricultura.

Entre el p.k. 3+100 y el p.k. 4+200 se realizan dos pequeñas variantes de la carretera actual para mejorar las características geométricas del trazado sinuoso que tiene actualmente. En esta parte del proyecto, con una orografía más accidentada, se producen dos desmontes con alturas máximas de 10 m. y 20 m., respectivamente.

Desde el final de la última variante hasta la intersección con la carretera N-343-A (p.k. 5+350) se aprovecha la carretera existente como calzada derecha de la duplicación, excepto los últimos 200 m., que pasa a ser la calzada izquierda.

Entre esta última intersección y la intersección con la carretera MU-320 (p.k. 6+380) la carretera actual se convierte en la calzada izquierda de la duplicación, excepto en una pequeña zona de 200 m. (entre el p.k. 6+000 y el p.k. 6+200) que se realiza una mejora del trazado actual. En esta zona es necesario un pequeño desvío del arroyo que circula por la margen izquierda de la carretera actual.

A partir de la intersección con la carretera MU-320 y hasta el final del proyecto (intersección con el acceso a la estación terminal de crudos), con 2,5 km. de longitud, el trazado es prácticamente recto con edificaciones próximas a la carretera que obligan a pasar sobre la carretera actual, mejorando en lo posible la geometría del actual trazado con pequeñas variantes puntuales.

Aparte del tronco de la futura carretera se ejecutan obras de remodelación en los enlaces con la N-332, con la N-332-A y glorietas en las intersecciones con la N-343-A, en el acceso este a Alumbres, con la MU-320 y con el acceso a la estación terminal de crudos, así como un camino de servicio entre el inicio de la obra y el paso sobre el ferrocarril (p.k. 2+450) por la margen derecha, reponiendo el camino actual que queda debajo de la nueva calzada. También se proyectan pequeñas modificaciones en caminos situados en las inmediaciones de la intersección con la carretera MU-320.

Según el análisis ambiental el suelo que se ocupará está calificado como no urbanizable o urbanizable no programado dedicado, fundamentalmente, a la agricultura.

No se afecta a ningún hábitat prioritario.

La afección sobre la fauna la considera compatible, debido al alto grado de antropomorfización de la zona y la adaptación de la fauna al mismo.

Sobre la vegetación natural sólo se afecta en las dos pequeñas variantes de trazado, proponiendo unas medidas preventivas para minimizar dicho impacto.

No se prevé la existencia de yacimientos arqueológicos, por lo que no considera necesario ninguna medida correctora.

Tampoco prevé el análisis ambiental impactos directos sobre la hidrología, debido a la inexistencia de cursos permanentes de cursos de agua superficial. Las aguas subterráneas se estima que el nivel freático se encuentra a más de 100 m. de profundidad, por lo que parece poco probable su contaminación.

Los movimientos de tierras son relativamente poco importantes, aunque se propone que los materiales de aportación se obtengan de explotaciones autorizadas. Los vertederos del material sobrante, según el análisis ambiental, se depositarían en zonas utilizadas anteriormente como de préstamos, degradadas en la actualidad, lo que produciría un efecto positivo si se remodela el terreno asemejándolo a la morfología del terreno natural.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General para la Biodiversidad (antigua Dirección General de Conservación de la Naturaleza).

Confederación Hidrográfica del Segura.

Delegación del Gobierno en Murcia.

Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia.

Dirección General del Carreteras de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Región de Murcia.

Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia.

Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia.

Ayuntamiento de Cartagena.

A las consultas realizadas ha contestado el Ayuntamiento de Cartagena indicando que el proyecto discurre por la banda de protección recogida en el Plan General, excepto en el nuevo enlace de Alumbres, que afecta a suelo no urbanizable y parte de suelo urbanizable, y en la rectificación del trazado de la nueva vía entre Alumbres y la siguiente rotonda (en suelo urbanizable), que afecta a suelo no urbanizable de Escombreras.

El Ayuntamiento de Cartagena manifiesta que las afecciones al suelo urbano en la rotonda de Alumbres serán recogidas en el planeamiento actual o bien en la revisión del Plan General. Asimismo, en las dos nuevas rotondas previstas en el último tramo, que se encuentran en suelo urbanizable no programado, condicionarán la ordenación urbanística futura y se recogerán en el planeamiento de desarrollo del área.

Manifiesta que deberá cumplirse con lo establecido en la ordenanza municipal sobre el ruido y las vibraciones tanto en la fase de construcción, como la de explotación.

Considerando la respuesta recibida y los criterios del anexo III, y analizando la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter la alternativa presentada al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista de del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 30 de junio de 2004, considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto de trazado: «Duplicación de la carretera de acceso a la dársena de Escombreras. Carretera N-343 Cartagena-Alumbres-Escombreras. Tramo: Cartagena-Escombreras».

No obstante, tanto el proyecto de construcción como en la fase construcción y explotación, habrán de tenerse en cuenta las siguientes condiciones:

1. Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico:

Con objeto de evitar la afección sobre los sistemas fluviales del entorno de la actuación, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o por erosión se pueda afectar a algún arroyo o a sus acuíferos asociados. En ningún caso los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno, gestionándose estos residuos según la normativa aplicable.

Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en las inmediaciones de los arroyos y de los barrancos.

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria se someterán a sistemas de decantación de sólidos. Los vertidos a los cursos de agua y barrancos se podrán realizar si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Segura. Si el agua procedente del sistema de decantación no cumpliera esos requisitos, deberá recibir otros tratamiento de depuración y filtrado. Para ellos se definirán las medidas de prevención y control necesarias para garantizar los valores límite de los vertidos de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra.

2. Protección de la vegetación.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras para lo cual, antes del comienzo del desbroce de vegetación, se realizará el jalonamiento de la franja expropiada, que definirá la superficie máxima de ocupación tanto para la obra como para la circulación de la maquinaria por caminos provisionales, intentando, en cualquier caso, no superar la franja definida por la explanación de la nueva vía. Asimismo, se jalonarán los límites de las zonas de vertedero y/o préstamo, caso de ser necesarios, zonas de instalaciones provisionales y caminos de acceso. Al mismo tiempo, se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, etc.) para proteger a la vegetación próxima a las obras, especialmente las formaciones vegetales de interés.

Las instalaciones auxiliares, tales como el parque de maquinaria, el almacén de materiales, las instalaciones provisionales de obra y la planta de aglomerado asfáltico, se situarán en las zonas donde los suelos y la vegetación no tengan especial valor de conservación.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos en la mayor medida posible, la explanación de la traza y los caminos existentes.

Para reducir el riesgo de incendios en las inmediaciones de la obra, se prohibirá expresamente el encendido de fuegos durante la época estival.

3. Protección de la fauna.

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

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

Adecuación de los drenajes transversales como pasos de fauna de animales de pequeñas dimensiones mediante la adecuación de su diseño, que deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida así como de un resalte longitudinal que independice la circulación del agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año.

Ante la posibilidad de entrada de animales en la calzada por zonas donde se interrumpa el cerramiento, tales como los enlaces, se dispondrán dispositivos de escape en el entorno de dichas áreas.

4. Protección del patrimonio arqueológico.

Aunque no se prevé la aparición de ningún yacimiento, en el caso de aparición de yacimientos arqueológicos, etnológicos o paleontológicos de interés se comunicará su hallazgo a la administración competente, paralizando provisionalmente las obras hasta tanto se resuelva por este organismo las medidas oportunas a adoptar.

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

Se emplearán únicamente materiales de aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras de la zona que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En el caso de ser necesaria la apertura de nuevas zonas de préstamo, canteras o graveras, se deberá obtener la pertinente autorización, debiéndose elaborar asimismo los correspondientes proyectos de restauración.

Para vertederos se utilizarán zonas utilizada anteriormente como préstamos.

En caso de ser necesarios nuevos vertederos, se deberá realizar un estudio específico de su ubicación con sus correspondientes autorizaciones y proyectos de restauración.

En ningún caso se crearán escombreras ni se abandonarán materiales de construcción y/o cualquier otro tipo de residuo o resto en las proximidades del trazado.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las previsibles instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra. Se restringirá a lo estrictamente necesario la apertura de caminos provisionales de obra utilizando el viario rural existente, excepto que se justifique su necesidad.

6. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.

Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola, debiendo señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras. La reposición de los 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 dicha reposición conlleva.

En este sentido, deberá proyectarse el número suficiente de pasos para garantizar el acceso de personas y de vehículos a todas las parcelas.

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

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

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona, de forma que serán admisibles taludes de 3H:2V, en lo que sea posible su revegetación, que vendrá determinada por la plantación de especies autóctonas. En todos los casos, se redondeará la arista de su intersección con el terreno, de forma que éstos simulen una continuación del terreno natural.

Se elaborará, en el proyecto de construcción, un plan de gestión de la tierra vegetal en el que se contemplará la recuperación de toda la tierra vegetal que pueda ser directa o indirectamente afectada por las obras, para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán durante la fase de construcción en montones de altura no superior a 1,5 m. para facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización posterior se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, se utilizará preferentemente este sustrato sobre las superficies a revegetar. Si el balance de tierras vegetal fuera excedentario, la tierra sobrante no se destinará a vertedero, estudiándose soluciones viables para su reutilización en el proyecto o para otros fines.

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

8. Financiación de las medidas correctoras.

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el análisis ambiental y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anejos correspondientes; estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas; y su definición económica en el documento de presupuesto.

Madrid, 1 de julio de 2004.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

14835 *RESOLUCIÓN de 5 de julio de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de «Modernización del Sector III-Tramo III, del Canal de la margen izquierda del Najerilla (La Rioja)», de «SEIASA del Nordeste, S. A.».*

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 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto «Modernización del Sector III-Tramo III, del Canal de la margen izquierda del Najerilla (La Rioja)» se encuentra comprendido en el apartado c, del grupo 1, del anexo II: «proyectos de consolidación y mejora de regadíos de más de 100 hectáreas», de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 14 de mayo de 2003 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación enviada por SEIASA del Nordeste S. A., Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias, relativa al proyecto, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto «Modernización del Sector III-Tramo III, del Canal de la margen izquierda del Najerilla (La Rioja)», consiste fundamentalmente en mejorar el riego de 8.900 ha pertenecientes a 14 términos municipales: Bañares, Baños de Rioja, Briones, Casalarreina, Castañares de Rioja, Cidamón, Gimileo, Haro, Ollauri, Rodezno, San Torcuato, Tirgo, Villalobar de Rioja y Zarratón, mediante la sustitución del actual sistema de riego por gravedad a turnos por riego por aspersión a la demanda, más eficiente, evitando pérdidas de agua. Las obras en esencia consisten en:

1. Obra de toma en el canal de la margen izquierda del Najerilla y revestimiento de la acequia A-8.
2. Construcción de tres balsas con una capacidad útil de 578.185 m3.
3. Sistema central de filtrado en cabecera del sistema para el riego por aspersión.
4. Diez redes de distribución independientes (1 con presión natural y 9 presión forzada), que dan servicio a 832 tomas.
5. Control automatizado de la red de riego para la apertura y cierre de tomas y medidas de caudal y presión.
6. Construcción de un Centro de Control para la Comunidad de Regantes.
7. Suministro de energía eléctrica en 66 kv mediante 3 acometidas aéreas de longitudes 318, 1.187 y 7.548 m hasta los respectivos bombeos.

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Turismo y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja, en informe de fecha 4 de junio de 2003, considera que el proyecto no debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental siempre y cuando se excluya de la zona de actuación:

1. El carrascal de Cidamón.
2. Los bosques de ribera de los ríos Oja y Ebro, así como de sus zonas de ribera con potencial recuperación para este tipo de formaciones por su carácter inundable.

En caso de que el proyecto no sea sometido a dicho procedimiento propone las siguientes medidas correctoras:

1. Establecimiento de sistemas de permeabilidad en la zona perimetral de la balsa.
2. Medidas anticolisión en el nuevo tendido eléctrico.
3. Depósito de los posibles sobrantes de materiales en vertederos autorizados.
4. Revegetación de los taludes de la balsa.
5. En caso de afectar a alguna vía pecuaria, deberá tramitarse el correspondiente expediente de ocupación ante la Dirección General del Medio Natural.

La Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias del Nordeste, promotora del proyecto, ha remitido, con fecha 14 de junio de 2004, información complementaria en la cual señala lo siguiente:

1. Quedan excluidos del ámbito de la actuación las siguientes zonas protegidas por el Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de La Rioja: el carrascal de Cidamón y los bosques de ribera de los ríos Oja y Ebro, así como de sus zonas de ribera con potencial recuperación para este tipo de formaciones por su carácter inundable.
2. Se depositarán los posibles sobrantes de materiales derivados de la excavación de las balsas y de las tuberías en vertederos autorizados.
3. Con el fin de disminuir el impacto paisajístico, se revegetará con especies autóctonas los taludes de las balsas propuestas.
4. Afección a vías pecuarias: el tiempo previsto de ocupación no superará en ningún caso 2 días de trabajo para cada cruce y se asegurará que su ejecución se inicie al principio de la semana para no tener cortada de una forma innecesaria la vía durante el fin de semana; una vez instalada la tubería, se restaurará el terreno a su estado inicial con el aporte y posterior compactación de zahorras naturales; durante el tiempo en que esté cortada la vía pecuaria, se facilitará el posible paso del ganado mediante una senda provisional en los terrenos aledaños.
5. El proyecto eléctrico de alta tensión cumplirá las medidas preventivas contempladas en el Decreto 32/1998, de 30 de abril, por el que se establecen las normas de carácter técnico para las instalaciones eléctricas al objeto de proteger a la avifauna.

Teniendo en cuenta que se producen afecciones a vías pecuarias por lo que se solicitará el correspondiente expediente de ocupación ante Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Turismo y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja.