

III. Otras disposiciones

MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

1350

Resolución de 16 de enero de 1995, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora, el número complementario y el número del reintegro de los sorteos de la Lotería Primitiva, celebrados los días 12 y 14 de enero de 1995 y se anuncia la fecha de celebración de los próximos sorteos.

En los sorteos de la Lotería Primitiva, celebrados los días 12 y 14 de enero de 1995, se han obtenido los siguientes resultados:

Día 12 de enero de 1995.

Combinación ganadora: 11, 35, 5, 49, 8, 40.
Número complementario: 37.
Número del reintegro: 8.

Día 14 de enero de 1995.

Combinación ganadora: 7, 5, 21, 16, 27, 1.
Número complementario: 33.
Número del reintegro: 2.

Los próximos sorteos de la Lotería Primitiva, que tendrán carácter público, se celebrarán el día 19 de enero de 1995, a las veintiuna treinta horas y el día 21 de enero de 1995, a las veintidós quince horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 16 de enero de 1995.—La Directora general.—P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

1351

RESOLUCION de 15 de diciembre de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de construcción de la variante de Foz y mejora de la plataforma de la CC-642 de Ribadeo a Ferrol. Puntos kilométricos 398,500 al 410,000. Tramo: Intersección con la CN-634, Fazouro, de la Dirección General de Carreteras.

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, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental sobre el citado proyecto, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 15 de diciembre de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE CONSTRUCCION DE LA VARIANTE DE FOZ Y MEJORA DE LA PLATAFORMA DE LA CC-642 DE RIBADEO A FERROL, PUNTOS KILOMETRICOS 398,500 AL 410,000. TRAMO: INTERSECCION CON LA CN-634, FAZOURO, DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras remitió con fecha 12 de diciembre de 1990 a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental la memoria-resumen consistente en el proyecto de construcción, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 29 de abril de 1991, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el proyecto de construcción y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 14 de julio de 1993, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento con fecha 16 de diciembre de 1993, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente, consistente en el estudio de impacto ambiental del proyecto y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto de construcción. Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental se recogen en el anexo III.

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

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el proyecto de construcción de la variante de Foz y mejora de la plataforma de la CC-642 de Ribadeo a Ferrol, puntos kilométricos 398,500 al 410,000. Tramo: Intersección con la CN-634, Fazouro.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada en el expediente, se considera ambientalmente viable el proyecto, con el cumplimiento de las siguientes condiciones:

1. *Mantenimiento de los servicios existentes.*—Durante la construcción y explotación de la vía, se asegurará la continuidad de los servicios existentes, entre los que destacan la carretera local de la C-642 a Mañente, carretera local de la C-642 a Bao, carretera local de la C-642 a la ermita de San Cristóbal, y ferrocarril Ferrol a Gijón.

2. *Protección del sistema hidrológico, su flora y su fauna.*—Con objeto de no impactar significativamente las características del sistema fluvial

constituido por el río Masma que forma la ría de Foz, y el río Ouro, que forma la ría de Ouro, 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 erosión se afecte al mismo.

En la marisma, los movimientos de maquinaria se limitarán exclusivamente a la zona de ocupación de la vía, para lo que previamente al desbroce se vallará el perímetro de su plataforma.

En particular, en la construcción del puente sobre el río Masma y ampliación del puente sobre el río Ouro, la franja de afección a la vegetación de ribera se limitará al ancho de ocupación de la calzada.

Teniendo en cuenta que la ría de Foz crea una extensa zona de marismas con gran riqueza ecológica y paisajística; que constituye una de las zonas más húmedas mejor conservadas de Galicia, con presencia de ánade real, pato cuchara, ánade silbón, gaviota argentea, focha común y colimbo chico, algunas de las cuales están catalogadas como de interés especial en el Real Decreto 439/1990, por el que se regula el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, se cumplirá lo siguiente:

a) Se diseñarán y ejecutarán medidas para evitar la intrusión en la marisma de materiales procedentes de la construcción y potencial erosión de los taludes.

b) Se garantizará la circulación hídrica y los movimientos naturales de las especies animales terrestres entre las zonas que quedan a uno y otro lado de la vía.

c) Se diseñarán y ejecutarán las medidas necesarias para evitar la intrusión en la marisma de contaminantes procedentes de posibles accidentes del transporte.

d) No se permitirá la edificación en las márgenes de la variante, ni tampoco el tendido aéreo de líneas de suministro de energía o telefónico.

3. *Prevención del ruido.*—Se redactará un estudio de previsión de niveles sonoros durante la explotación de la variante de Foz, que deberá considerar las peculiares características urbanísticas del territorio. Del estudio se deducirán las medidas a adoptar para que los niveles sonoros generados por la variante, medidos a dos metros de las fachadas de las edificaciones habitables, para cualquier altura, no superen los 55 dB leq (A) entre las veintitrés y las siete horas y los 65 dB leq (A) entre las siete y las veintitrés horas.

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

4. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación e integración paisajística de la obra. Dedicará especial atención a los enlaces, desmontes y terraplenes, cruce de los ríos Masma y Ouro, y paso de la vía sobre la ría de Foz. El proyecto definirá la ubicación y recuperación de los terrenos a utilizar para canteras, préstamos, escombreras y vertederos, parque y tránsito de maquinaria, almacén de materiales, plantas de hormigonado y asfaltado, y caminos de obra.

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 provisional de la obra.

5. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones, y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico, su flora y su fauna, realmente efectuadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 2.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido, realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 4.

Anualmente y durante un plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras.

Informe sobre los niveles sonoros a que se refiere la condición 3 y medidas mitigadoras adicionales, en su caso.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 4.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgos, tanto en la fase de construcción, como en la de funcionamiento.

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

6. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo e inclusión en la documentación de contratación de las obras, de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Diseño de las medidas de protección del sistema hidrológico, su flora y su fauna, a que se refiere la condición 2.

Estudio de previsión de niveles sonoros y proyecto de medidas de corrección acústica a que se refiere la condición 3.

Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística a que hace referencia la condición 4.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 5.

7. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas mitigadoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en la memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuestos del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Madrid, 15 de diciembre de 1994.—El Director general de Política Ambiental, José Ramón González Lastra.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	X
Instituto de Estudios y Desarrollo de Galicia	—
Consejo Superior de Investigaciones Científicas	—
Junta de Galicia, Consejería de Ordenación del Territorio y Obras Públicas, Dirección General de Calidad Medioambiental y Urbanismo	X
Colectivo Ecologista y Naturalista Biotopo	—
DENOSIÑA	—
GEMA	—
IRMA TEREA	—
Instituto de Investigaciones Agrobiológicas de Galicia	—
Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Santiago de Compostela	—
Ayuntamiento de Fazouro	—
Ayuntamiento de Foz	X
Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA), La Coruña	—
Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA), Pontevedra	—
Asociación Gallega para la Cultura y la Ecología	—
Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural, Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes, Junta de Galicia	X
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Demarcación de Costas de Galicia	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Galicia	—
Presidencia de la Junta de Galicia	—
Gobierno Civil de Lugo	—
Diputación Provincial de Lugo	X
Colectivo Ecologista Radical (CER)	—
Colectivo Ecologista de Defensa de Naturaleza (CEDENAT)	—

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

El ICONA indica, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, la posible afectación al río Ouro y a la ría de Foz. El río Ouro, en el tramo de Foz, desde el llamado puente «Trece» hasta su desembocadura, está designado de acuerdo con la Directiva 78/659/CEE, relativa a la calidad de las aguas continentales que requieren protección, y donde la presencia de nutria se reconoce como posible. La ría de Foz crea una extensa zona de marismas asentada sobre materiales silíceos, donde es posible reconocer: Anade real, pato cuchara, ánade silbón, gaviotas, gaviota argentea, gaviota cana, focha común, colimbo chico, algunas de las cuales están catalogadas como de interés especial en el Real Decreto 439/1990 por el que se regula el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas. Por ello y con objeto de minimizar el impacto derivado de las obras de la variante propuesta, deberán controlarse los movimientos de tierra, desmontes, escombreras, vertidos, que deberían realizarse de forma que no alteren sensiblemente las características naturales de las zonas indicadas.

La Junta de Galicia, Consejería de Ordenación del Territorio y Obras Públicas, Dirección General de Calidad Medioambiental y Urbanismo, señala que hay que destacar del presente proyecto la construcción de un puente sobre la ría de Foz en el punto kilométrico 1,255, delimitado como espacio natural protegido por las normas complementarias y subsidiarias de planeamiento de las cuatro provincias gallegas. Por todo ello se intentará que las infraestructuras a realizar sean acordes con la riqueza ecológica y paisajística de la zona teniendo en cuenta que es una de las zonas húmedas mejor conservadas en Galicia y además se encuentra incluida entre las áreas del programa RAMSAR.

El Ayuntamiento de Foz en sesión extraordinaria celebrada en 20 de marzo de 1991 propone el informe favorable al proyecto.

La Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural, Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes, de la Junta de Galicia informa que en la construcción de los puentes sobre las desembocaduras de los ríos Masma y Ouro se deben extremar las precauciones a fin de evitar que puedan caer al lecho de los ríos, escombros u hormigones que perjudiquen los movimientos migratorios de las especies piscícolas que los pueblan.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El proyecto de construcción define las actuaciones que han de llevarse a cabo para la realización de las obras entre los puntos kilométricos 398,500 y 410,000 de la actual carretera C-642.

Se trata de una carretera con una sola calzada de dos direcciones, y anchura de plataforma de 10 metros. La longitud del tramo es de 9.548 metros.

El proyecto contempla la mejora y ensanche de la C-642 y una variante de nuevo trazado entre los puntos kilométricos 3,900 y 7,380 que evite el paso por la población de Foz. Además incluye la construcción de las siguientes estructuras:

Puente sobre la ría de Foz en el punto kilométrico 1,255, con tres tramos de 24, 36 y 24 metros de luz libre respectiva.

Paso en el punto kilométrico 2,730, sobre la carretera local que va de la C-642 a Mañente.

Paso superior en el punto kilométrico 2,855, sobre un camino vecinal.

Paso en el punto kilométrico 3,126, sobre la carretera C-642.

Paso en el punto kilométrico 3,640, sobre el ferrocarril Ferrol-Gijón.

Paso en el punto kilométrico 4,189, sobre un camino vecinal.

Paso en el punto kilométrico 4,430, sobre la carretera local que va de la C-642 a Bao.

Paso en el punto kilométrico 5,265, sobre la carretera local que va de la C-642 a la ermita de San Gonzalo.

Paso en el punto kilométrico 5,670, sobre un camino vecinal.

Paso en el punto kilométrico 6,147, sobre el ferrocarril Ferrol-Gijón.

Acondicionamiento del puente sobre el río Ouro en el punto kilométrico 8,740.

Asimismo en el proyecto se contemplan las siguientes intersecciones:

Intersección entre los puntos kilométricos 2,480 y 2,740 que resuelve la unión de la carretera existente en el trazado mejorado.

Intersección situada entre los puntos kilométricos 3,920 y 4,240. En ella tiene comienzo la variante de Foz, así como el acceso a la estación del ferrocarril.

Intersección entre los puntos kilométricos 7,140 y 7,400, que resuelve la entrada y salida a Foz al terminar la variante.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental del proyecto

Contenido

Según el estudio el trazado discurre, en su mayoría, sobre territorios humanizados en mayor o menor medida, superponiéndose a un mosaico de terrenos de cultivos y restos de vegetación en torno a los cursos de agua o bien a los linderos de las fincas.

El estudio indica que la hidrología en la que se inserta el trazado no es importante, participando de las características generales de la cuenta cantábrica, es decir, ríos de corto recorrido. Las principales corrientes fluviales son el río Masma, arroyo Hortas, arroyo Ginzo y río Ouro.

El estudio señala que la vegetación potencial pertenece al piso colino, en el que las cabezas de serie o etapas maduras de las series tienen una estructura boscosa, en las que son preponderantes los árboles caducifolios, con excepción de series relictas de carrascas y encinas que son perennifolios. La vegetación actual está constituida por mosaicos de vegetación potencial, estadios iniciales e intermedios de las sucesiones, retazos de vegetación artificial, etc. Los matorrales pueden apreciarse de forma casi continuada a lo largo de toda la traza, bien de forma aislada, bien formando el sotobosque de las masas arbóreas; estos matorrales por lo general son tojales-brezales. Los bosques de pino y eucaliptos ocupan parte de la traza en ambas márgenes, sustituyendo a robleadas, abedulares, avellanadas y alisedas, antaño presentes en la zona. Estos espacios todavía pueden encontrarse en las proximidades del territorio del estudio, bien aislados o más frecuentemente conformando rodales. Según el estudio los cultivos están orientados hacia el mantenimiento de la cabaña ganadera con una dedicación de las tierras a prados, forrajes (más del 26 por 100), y praderas polifíticas.

El estudio realiza un inventario de especies zoológicas presentes en el área, estableciendo tres grandes grupos en cuanto a su importancia ecológica:

a) Especies y taxones asociados a medios acuáticos y palustres. Incluye peces, anfibios, anátidas, limícolas, lárvidos y bivalvos, indicando que muchas de estas especies se encuentran protegidas a nivel nacional.

b) Especies y taxones asociados a formaciones arbustivas y arbóreas, de menor importancia ecológica que el grupo anterior. Destacan los páridos en los bosques y pinares, así como algunos mamíferos en las escalas superiores (cánidos, mustélidos, etc.).

c) Especies y taxones asociados a hábitat humanos. No aparecen endemismos ni especies en peligro de extinción. Su importancia ecológica es pequeña.

El estudio dice que las unidades de paisaje visualizables a lo largo de la traza son las siguientes:

Ría de Foz: Zona marismal de fondo de ría, con afloramientos limosos en bajamar entre los que discurre el río Masma. En su conjunto está formada por una vallonada siempre verde abierta la ría y cauce del río citado con elevado valor paisajístico. Además del río Masma, vierten sus aguas directamente a la ría del arroyo del Ginzo y el de Ortas por la margen izquierda, y el de Esteiro por la derecha. En el interior de la ría se extiende por ambos márgenes una amplia marisma que, unida a su superficie líquida, constituye un sistema de estuario que en su conjunto reviste indudable interés biológico y productivo.

El estudio afirma que, el viaducto proyectado sobre la ría no influirá en los procesos litorales, dado que la ubicación de los pilares no afecta las corrientes ascendentes ni descendentes de la ría.

Ría de Fazouro: Zona que aunque atravesada actualmente por el puente de la carretera y el viaducto del ferrocarril, posee un elevado valor paisajístico formado por la confluencia del río Ouro, la zona de playa y el mar.

Resto del trazado: Con gran proliferación de monte y la aparición de cultivos repartidos de forma anárquica.

Estos cultivos están orientados hacia el mantenimiento de la cabaña ganadera, con una dedicación de las tierras a prados, forrajes y praderas polifíticas.

El estudio indica que las normas subsidiarias municipales de planeamiento de Foz establecen la protección de áreas específicas:

La faja costera, cuando no conste señalada, en una profundidad de 20 metros con carácter genérico, a partir de la línea de deslindes.

Las riberas de los ríos, cuando no conste señalada, en una franja de 10 metros desde la línea de máxima avenida.

Los juncales de las rías hasta la línea de máxima marea y una faja de retranqueo de 20 metros, localizando con carácter diferencial un espacio singular que hace mención al juncal del Masma, no afectado por la traza.

Según el estudio, el trazado propuesto salva la ría de Foz, en su zona más interna, mediante un viaducto sin afectar a suelo no urbanizable de especial protección.

Igualmente, se señala que una posible alternativa de trazado más próxima al actual puente de la CN-642, con el fin de separar aún más la variante de la zona de especial protección, supondría un mayor impacto social debido a afecciones por expropiaciones y proximidad a edificaciones.

El estudio hace una descripción de los impactos analizados siguiendo los criterios de valoración expresados en su apartado 5, indicando que los factores con mayor impacto negativo son los relacionados con la vegetación, la fauna, la tierra y el paisaje, concluyendo que el impacto sobre el medio ambiente es de carácter bajo.

Análisis de contenido

El estudio de impacto ambiental es pobre de contenido.

No incluye cartografía temática, ni aporta perfil longitudinal del trazado, limitándose a proporcionar un plano de planta.

No señala la ubicación de canteras ni de vertederos.

Incluye un listado de fauna, sin analizar cuales son las especies amenazadas ni su carácter nidificante, ni su importancia en el entorno.

El estudio no hace mención a la inclusión o no de la ría de Foz en el convenio de RAMSAR.

Las medidas correctoras son generales, limitándose a dimensionar y presupuestar actuaciones de revegetación.

El Plan de Vigilancia y Control se limita a recomendaciones.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes

Alegaciones de organismos: Diputación Provincial de Lugo.

Alegaciones de particulares:

Doña Emelia Verga Rego.

Asociación para la Defensa das Rías, Praias e Portos de Foz.

Vecinos de la Espiñeira.

Los aspectos medioambientales significativos mencionados en las alegaciones son:

La Diputación Provincial de Lugo emite un informe favorable al proyecto y al estudio de impacto ambiental, por estimar adecuadas las medidas correctoras que figuran en el estudio, sin perjuicio de que se complementen con las necesarias para resolver los casos particulares que se presenten tales como pantallas antirruído en zonas con viviendas muy próximas, acondicionamiento de las intersecciones con las vías provinciales, establecimiento de caminos de servicios paralelos en todas las zonas que resulten convenientes y adaptación de los pasos superiores e inferiores a las necesidades de uso existentes y futuras previendo el ensanche de las vías que sirven principalmente a las vías provinciales, proponiéndose un ancho mínimo de siete metros tanto en los pasos superiores como inferiores.

La Asociación para la Defensa das Rías, Praias e Portos de Foz, manifiesta no estar de acuerdo con la solución elegida por el proyecto a su paso por la ría de Foz, considerando que en un principio existía un mejor proyecto que se varió en dicha zona. Señala la ausencia de presentación de alternativas viables.

Indica que la definición de «Zona Húmeda» dada por la Convención de Ramsar es perfectamente aplicable a la ría de Foz, que pertenece a la tipología de «ría de vaciado», es decir, que en ella se produce una renovación periódica de las aguas dos veces al día. Dicha ría, añade, soporta presiones de todo tipo, lo que hace que el equilibrio del ecosistema resulte difícilmente sostenible. Las alteraciones producidas por la acción humana, contaminación terrestre y acuática, canalizaciones asociadas a la desembocadura y rellenos de la misma, han provocado que estos lugares reguladores del régimen hidrológico y hábitat de numerosas especies animales y vegetales, se encuentren en un estado de acusada regresión. Por todo ello considera que las interacciones existentes entre los distintos estratos biológicos ofrecen un equilibrio basado en sus propias características, por lo que cualquier afección de las mismas puede lograr la degeneración de la ría de Foz a corto plazo.

Indica que el estudio de impacto ambiental se refiere a una clasificación de suelo desde el punto de vista puramente agrícola, sin referencia a su

disposición geomorfológica. Señala que, en el apartado de hidrología, sólo se define el recorrido de los ríos Masma y Ouro, y no se clasifica la cuenca según la forma y textura de la red, ni se indica el tipo de drenaje, ni se menciona nada sobre las aguas subterráneas. Asimismo no se proporciona ningún dato sobre la calidad del agua, ni estudio alguno sobre el riesgo de inundaciones, ni la descripción de caudales interceptados. Añade que supone una falta grave del estudio la no consideración de las zonas húmedas y del impacto de la carretera sobre las mismas.

Indica que, en cuanto a la vegetación, el estudio sólo hace descripciones generales sobre un área demasiado amplia, lo que no permite hacer valoraciones concretas sobre el impacto en vegetación específica, y ante todo sobre la vegetación del piso litoral subhalófilo (de arenas litorales, roquedo costero, marismas y praderas encharcadas sobre antiguos terrenos de marisma), y vegetación del piso sublitoral de landa costera.

Considera que en las clasificaciones de fauna no se indica la abundancia ni la rareza de la especie, ni su representatividad y singularidad. Tampoco se explica qué índices se siguen para determinar la importancia ecológica del inventario faunístico, ni se cataloga ninguna especie como nidificante.

Manifiesta que, si la carretera actualmente en servicio se ampliara por la izquierda en dirección a Foz, en el lugar de la Espiñeira, sólo se expropiarían fincas abandonadas de escaso valor y el impacto ecológico sería mucho menor al no ocupar prácticamente terrenos de marismas.

Por último considera que, las medidas correctoras de los impactos ambientales son del todo insuficientes, y sólo consisten en revegetación.

Los vecinos de la Espiñeira exponen que el estudio de impacto ambiental y el proyecto sometidos a información pública, suponen un impacto de agresividad ecológica tanto social como paisajística.

Indican que el proyecto aprobado se ha modificado, efectuándose un cambio en el trazado, a su paso por la Espiñeira, llevándolo más hacia el norte con un relleno de gran altura sobre los juncales de ambos márgenes de la ría de Foz para la construcción de un nuevo puente, afectando a nuevos propietarios, vecinos, municipios y a la propia ría de Foz. Asimismo, señalan que el trazado aprobado a su paso por la Espiñeira es una mejora de la plataforma de la CC-642 de Ribadeo a Ferrol, y no una variante como se pretende.

Solicitan se paralice la aludida reforma y se lleve a efecto el primer proyecto aprobado por los vecinos, propietarios y diversos organismos.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

1352

ORDEN de 9 de enero de 1995 por la que se aprueba la disminución de unidades concertadas al centro privado de Educación Especial «Inmaculada Concepción», de Meres-Siero (Asturias).

Examinado el expediente tramitado por la Dirección Provincial de Educación y Ciencia de Asturias, en relación con la modificación del concierto educativo del centro privado de Educación Especial «Inmaculada Concepción», de Meres-Siero (Asturias), del que se deduce que el número de alumnos con necesidades educativas especiales escolarizados en el centro, ha descendido considerablemente, por lo que procede modificar el concierto educativo suscrito, en cuanto al número de unidades concertadas;

Resultando que, con fecha 7 de mayo de 1993, se suscribió por el representante legal del centro el documento administrativo del concierto educativo para 12 unidades de Educación Especial (cinco del módulo económico para alumnos con deficiencias y siete para alumnos con plurideficiencias) y cuatro unidades de Formación Profesional Especial, de acuerdo con lo establecido en la Orden de 13 de abril de 1993 («Boletín Oficial del Estado» del 23), por la que se aprobó la renovación de los conciertos educativos;

Resultando que, por Orden de 14 de abril de 1994, se dispone la modificación de los conciertos educativos para el curso 1994/95, quedando establecido un concierto con el centro «Inmaculada Concepción» para ocho unidades de Educación Especial (cuatro del módulo económico para alumnos con deficiencias psíquicas y cuatro para alumnos con plurideficiencias) y tres unidades de Formación Profesional Especial (dos del módulo económico para alumnos con deficiencias psíquicas y una para alumnos con plurideficiencias);