

un efecto temporal sobre la vegetación y en consecuencia sobre la fauna asociada que cesa una vez se haya realizado la revegetación de las zonas alteradas. Las molestias sobre la fauna derivan de ruido y movimientos de maquinaria durante las obras. Se verá desplazada temporalmente.

El depósito inferior se localiza en el hueco dejado por una antigua cantera. Su impacto se califica de compatible en un entorno degradado y con presencia de actividad industrial.

Se contempla el rescate de porciones de suelo de las superficies afectadas por la obra al objeto de reponer la capa superficial de los mejores suelos en las operaciones de restauración. Asimismo se rescatarán los pies de planta de especies de algunos árboles y arbustos que gozan de buena capacidad de regeneración.

El tapado de la zanja se realizará sin compactación de suelo en los 50 cm superficiales al objeto de facilitar el arraigo de la vegetación con la que se restaurará el suelo.

Se planifican las actuaciones del proyecto de manera que se sincronice la duración de la obra para que pueda iniciarse el período de implantación de la vegetación en el comienzo del otoño, al objeto de facilitar el arraigo eficaz de las plantas. En especial se atiende esta medida en los terrenos del Parque Natural del Cabo de Gata-Níjar.

Al objeto de reducir el impacto en el paisaje por la presencia de los desagües y ventosas distribuidas a lo largo de la conducción se realiza el enrasado de las casetas que las contienen para evitar su visualización. Las casetas próximas a zonas urbanas o puntos de gran visibilidad se proyectan simulando la arquitectura tradicional de los aljibes y pozos de zona. Los desagües cuyas casetas se asimilan a aljibes de bóveda se disponen aproximadamente en los siguientes puntos kilométricos de trazado de la conducción: puntos kilométricos 8,486; 11,372; 11,570, y 15,910.

Para evitar el impacto paisajístico de las estructuras de cruce de la conducción con los ríos y barrancos, se entierra la tubería disponiéndola en un encofrado de cemento y escollera de bloques hasta la superficie, al objeto de protegerla de la erosión.

Se contempla el desarrollo de un proyecto de restauración de la vegetación con un presupuesto aproximado de 238 millones de pesetas, cuyos objetivos son la adecuación de zonas ajardinadas de la estación de bombeo, la integración paisajística de las escombreras y zonas de acumulación de materiales sobrantes de la excavación de la zanja, la integración paisajística de las casetas para los desagües y ventosas, la restauración del ecosistema existente, la integración del depósito de regulación inferior.

El proyecto contempla un conjunto de medidas adicionales orientadas a la mejora ambiental y social, en el marco del Programa de Uso Público que actualmente desarrolla la Administración del Parque Natural del Cabo de Gata-Níjar. Las líneas de actuación que se atienden con un presupuesto total del orden de 275 millones de pesetas son: Actualización e instalación de 33 paneles interpretativos para exterior, referidos a los georrecurso culturales; actualización e instalación de 43 paneles interpretativos de interior en los centros de servicios litorales y demás unidades temáticas de interpretación; realización de una guía y un vídeo divulgativos destinados a los centros de educación en el ámbito provincial; realización e instalación de 45 nuevos paneles destinados también al equipamiento de los centros de servicios litorales y campo, sobre interpretación de biorrecursos y recursos etnográficos; terminación del Sistema de Equipamientos Ambientales del centro Operativo de Rodalquilar con la ejecución del Museo Geológico-Minero y el Centro Fitoturístico.

El Plan de Vigilancia Ambiental establece el seguimiento para el control de la ejecución y eficacia de las medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto. Los indicadores sobre los que se establece el seguimiento son: información al personal de obra sobre las afecciones ambientales y las medidas que se aplican; medidas sobre el material de desecho de maquinaria y de obra; sincronización temporal de las obras en relación con los sectores ambientales del trazado; control de las posibles afecciones al patrimonio cultural; control de las superficies deforestadas; minimización de las emisiones de polvo; medidas sobre el cierre de la zanja; restitución de los relieves originales; aplicación de las superficies no asfaltadas para la vía de servicio; rescate de los suelos en los laterales del trazado; rescate del suelo para generar el estrato superficial de las zonas de acopio; rescate de material biológico afectado directamente por la conducción, y origen de las plantas y semillado utilizado en la restauración de la cubierta vegetal; enrasado de las casetas de control y gestión de la conducción; actuación en escolleras de ríos, barrancos y vaguadas; trazado de variantes a la conducción de proyecto; restauración de la vegetación; aprovechamiento de los vertidos de rechazo de excavación de la balsa; ajardinamiento del entorno de la balsa y estación de bombeo.

ANEXO IV

Resumen de las alegaciones durante el período de información pública

Ayuntamiento de Carboneras: Se opone a la ubicación del depósito inferior propuesta en el proyecto básico, debido a problemas administrativos y técnicos, además de cortar con el desarrollo industrial de la zona, proponiendo nueva ubicación 300 metros al norte.

Respuesta a la alegación del Ayuntamiento de Carboneras por parte de la Confederación Hidrográfica del Sur: La nueva ubicación propuesta por el Ayuntamiento para el depósito inferior presenta problemas de carácter técnico y medio ambiental. El desplazamiento a una zona de grandes pendientes, sobre un barranco, genera un peligro permanente, ya que los caudales pluviales intermitentes mermarían la solidez del apoyo del depósito. La afección medio ambiental a la riqueza florística de la zona sería importante por las grandes excavaciones a realizar. En consecuencia, se desestima la alegación proponiéndose como solución idónea la del proyecto básico.

5084

RESOLUCIÓN de 1 de marzo de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Línea Ferrol-Bilbao (FEVE). Tramo: Sodupe-Aranguren. Duplicación de vía» de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.

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 estas obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente formular las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El presente proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Directiva 97/11/CE del Consejo de 3 de marzo de 1997 (concretamente a los especificados en el epígrafe de 13 del mismo, «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en el anexo I o en el anexo II»), para los cuales el sometimiento a una evaluación de impacto ambiental será preciso cuando los Estados miembros consideren que sus características así lo exigen.

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió, con fecha 26 de abril de 1999, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, una Memoria-resumen del proyecto, con objeto de que se comunicará la necesidad o no de proseguir el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

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

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

Examinada la documentación recibida, esta Secretaría General de Medio Ambiente considera que como resultado de la ejecución del proyecto, consistente en la duplicación de la vía única existente entre los puntos kilométricos 626,100 (salida de la estación de Aranguren) y 630,000 de la línea Ferrol-Santander-Bilbao, dentro del ámbito de las cercanías Bilbao-Balmaseda de FEVE, no se observa la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que precisen un proceso reglado de evaluación de impacto ambiental. No obstante, la ejecución y explotación del proyecto generará efectos ambientales adversos para los cuales el promotor deberá definir y ejecutar medidas mitigadoras.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, resuelve excluir del procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental

el proyecto de «Línea Ferrol-Bilbao (FEVE). Tramo: Sodupe-Aranguren. Duplicación de vía» de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.

Madrid, 1 de marzo de 2000.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

ANEXO

Consultas realizadas	Consultas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Departamento de Cultura. Dirección de Patrimonio Cultural	X
Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente	—
Ilustrísimo señor Director general de Medio Ambiente. Excelentísima Diputación General de Vizcaya. Diputación Foral de Vizcaya	X
Ilustrísimo señor Director general de Patrimonio Histórico-Artístico. Departamento de Cultura. Excelentísima Diputación Foral de Vizcaya	—
Ayuntamiento de Gueñes	—

Resumen del contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas:

El Departamento de Cultura del Gobierno Vasco informa que no tienen constancia, hasta la fecha, de la existencia de elementos de interés cultural que puedan verse afectados por el proyecto.

El Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Vizcaya realiza, entre otras, las siguientes consideraciones:

Los parques de maquinaria, en caso de resultar necesarios, así como los depósitos de acopio de materiales, se encontrarán aislados de las áreas ambientalmente sensibles contando con sistemas de recogida de aceites, combustibles, etc., que eviten su vertido incontrolado al medio, actuándose con especial precaución en las márgenes del río Cadagua.

Los aceites y combustibles utilizados por la maquinaria, tendrán tratamiento de residuos peligrosos, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos y la Ley Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos 20/1986, de 14 de mayo, así como la normativa que la desarrolla, debiendo ser gestionados por empresa autorizada, en base a su caracterización.

Asimismo, aquellas porciones de trazado actual destinadas al abandono, tendrán tratamiento de residuo peligroso, siendo gestionadas por empresa autorizada.

Se mantendrá un estricto control en las labores de construcción de la canalización prevista en el río Cadagua, minimizando sus efectos sobre la flora y la fauna de dicho cauce y manteniendo en cualquier caso su nivel ecológico y sus condiciones hidrodinámicas previas a la actuación.

La utilización de explosivos, en caso de resultar necesaria para la ampliación del túnel proyectado, cumplirá escrupulosamente con la legalidad vigente, minimizando, en todo caso, su posible afectación a las viviendas próximas.

Dada la proximidad de algunas edificaciones a las actuaciones proyectadas, se mantendrá un estricto control sobre las emisiones sonoras de la maquinaria actuante en la fase de ejecución del proyecto, minimizando su impacto en áreas de viviendas y estableciendo los controles que resulten necesarios en la fase de explotación de la infraestructura, al objeto de mantener los actuales límites de contaminación sonora en las zonas objeto de actuación.

Las pistas de acceso que resulten necesarias, serán recuperadas ambientalmente al finalizar las obras de ejecución de la duplicación proyectada, restaurando el paisaje, en la medida de lo posible, a su situación anterior a las obras.

Asimismo, serán recogidos y eliminados todos aquellos restos de obra que pudieran quedar sobre el terreno al finalizar las obras proyectadas.

Todos aquellos accesos y servicios públicos que resultarán afectados por las obras de construcción, serán repuestos al finalizar dichas obras.

Dado el carácter agrícola de la zona y la existencia de diversas áreas de cultivo en la misma, se establecerán las medidas oportunas al objeto de lograr la permeabilidad de las personas y vehículos, tanto en la fase de obras como en la de explotación de la infraestructura proyectada.

El proyecto estará sujeto a las especificaciones contenidas en la Norma Foral 11/1997, de 14 de octubre, sobre régimen específico de diversas especies forestales autóctonas, emitidas por el Departamento de Agricultura de la Diputación Foral de Vizcaya.

5085

RESOLUCIÓN de 3 de marzo de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Definición de accesos, cumplimiento de prescripciones y corrección de traza en la autovía León-Benavente. Carretera N-630, de Gijón a Sevilla. Puntos kilométricos 154-212. Tramo: León-Benavente. Provincias de León y Zamora», de la Dirección 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 las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La antigua Dirección General de Política Ambiental, con fecha 5 de agosto de 1994, formuló declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Autopista de peaje Campomanes-Benavente. Tramo: León-Benavente y ramal a la N-601 (León y Zamora)».

Con fecha 14 de abril de 1997, la Dirección General de Carreteras decidió el cambio de la autopista de peaje por una autovía, variando sensiblemente el trazado de la misma con respecto a la autopista, lo que llevó a la necesidad de someter el mismo a un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Al circunscribirse la nueva autovía en el mismo corredor que la autopista de peaje, y próxima a ésta, se consideraron válidas las consultas ambientales realizadas en su momento.

La Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el Boletín Oficial del Estado de fecha 20 de junio de 1999 y en los boletines oficiales de las provincias de León y Zamora de fecha 7 de julio de 1999.

El anexo I incluye los datos esenciales del estudio informativo.

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

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 19 de octubre de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

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

Con fecha 9 de diciembre de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras información adicional al estudio de impacto ambiental. Dicha información fue remitida con fecha 21 de enero de 2000.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, 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, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Definición de accesos, cumplimiento de prescripciones y corrección de traza en la autovía León-Benavente. Carretera N-630, de Gijón a Sevilla. Puntos kilométricos 154-212. Tramo: León-Benavente. Provincias de León y Zamora»:

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, se establece, por la presente declaración de impacto ambiental, que la realización del proyecto deberá cumplir con lo especificado en el estudio de impacto ambiental y con las siguientes condiciones: