

sultados, en especial las de la Confederación Hidrográfica del Norte y del Ayuntamiento de Torrelavega.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que no es necesario someter a procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto de «Línea Ferrol-Bilbao (FEVE). Tramo: Puente de San Miguel-Torrelavega. Duplicación de vía», de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.

Madrid, 7 de julio de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO

Consultas realizadas	Consultas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Consejería de Cultura del Gobierno de Cantabria	X
Consejería de Ganadería y Agricultura del Gobierno de Cantabria	—
Consejería de Medio Ambiente y Conservación del Territorio del Gobierno de Cantabria	—
Ayuntamiento de Torrelavega	X
Ayuntamiento de Reocín	X

Resumen del contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas:

La Confederación Hidrográfica del Norte realiza una serie de consideraciones, concluyendo lo siguiente:

Con carácter general se deberán analizar todos los aspectos del Medio Ambiente Hídrico que puedan ser afectados y que son contemplados en la legislación vigente y las «Directrices del Plan Hidrológico Norte II».

Aspectos a considerar en el Estudio de Impacto Ambiental:

Un plan de depuración de toda la actividad industrial y humana, continua o accidental.

Un plan de restauración de los efectos de la explotación ferroviaria en el entorno.

Un plan de seguimiento que atenúe los efectos previsibles de la explotación ferroviaria.

Las correspondientes medidas correctoras, tanto en los trabajos previos de preparación y construcción, como en las fases de explotación y abandono.

Se deberá tener en cuenta que la explotación solicitada afecta al sistema hídrico Saja, en las cuencas bajas de los ríos Saja y Besaya.

El sistema Saja-Besaya en la zona de la explotación ferroviaria está calificado en el Plan Hidrológico Norte II como «tramo a recuperar».

La calidad de las aguas superficiales en la zona que será objeto de la explotación industrial no es apta para la vida de peces ni para el consumo (calidad < A₃). Se pretende mejorar dichas calidades e incluso optimizarlas a calidad A₃ y que sea apta para ciprínidos y salmónidos.

La calidad de las aguas subterráneas son A₁ y la explotación podrá afectar a los acuíferos y sumideros de la zona.

El abastecimiento de agua, si fuera preciso, necesita la correspondiente concesión de aguas.

Los vertidos derivados de la actividad industrial y/o ferroviaria necesitarán la preceptiva autorización.

Las obras a realizar en las zonas de policía de los cauces necesitarán autorización administrativa, o se estará a lo dispuesto en el artículo 78.1 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

La Dirección Técnica de la Confederación Hidrográfica del Norte tiene previsto el cruzamiento, mediante hinca, de las conducciones del saneamiento Saja-Basaya, que deberán ser permitidas y/o respetadas.

El Ayuntamiento de Torrelavega considera que el proyecto deberá contemplar las medidas correctoras que atenúen los impactos generados como consecuencia del incremento del número de trenes y de los niveles sonoros, y su afeción a las zonas habitadas, debiendo tenerse en cuenta lo establecido en la Ordenanza Municipal de Protección del Medio Ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones de Torrelavega.

Asimismo, destaca el impacto respecto a la seguridad de las personas y del tráfico rodado en los pasos a nivel existentes en áreas urbanas.

El Ayuntamiento de Reocín rechaza el proyecto y propone el soterramiento de la vía.

16053 RESOLUCIÓN de 7 de julio de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «nuevo puente sobre el río Adaja en Ávila», 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, 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 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 realización de 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 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 Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 13 de abril de 1999, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del proyecto, con objeto de que se comunicara la necesidad o no de realizar 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 de la realización del mismo cabe esperar efectos ambientales adversos significativos que hicieran 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 por el promotor en el de definición del proyecto de construcción.

Examinada la documentación recibida, esta Secretaría General de Medio Ambiente considera que como resultado de la ejecución del proyecto, consistente en la construcción de un nuevo puente sobre el río Adaja, no se observa la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que precisen un proceso reglado de evaluación de impacto ambiental.

No obstante, de las dos alternativas planteadas se considera que la denominada alternativa 2, localizada al norte del «Puente Viejo», es la que menos efectos adversos produce, al estar más alejada del conjunto amurallado, siendo, por lo tanto, esta alternativa la que se debe desarrollar en el proyecto de construcción, definiendo en esta fase y ejecutando durante las obras medidas mitigadoras adecuadas, de acuerdo con las observaciones realizadas por los organismos consultados.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que no es necesario someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Nuevo puente sobre el río Adaja; en Ávila», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Madrid, 7 de julio de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO

Consultas realizadas	Consultas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	X
Confederación Hidrográfica del Duero	
Dirección General de Urbanismo y Calidad Ambiental ...	
Consejería de Medio Ambiente	X
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural .	X
Ayuntamiento de Ávila	X

Resumen del contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza indica lo siguiente:

La ubicación propuesta para la obra no coincide con áreas señaladas con algún tipo de protección jurídica de acuerdo a las categorías de Espacios Naturales establecidos en la Ley 4/1989. Tampoco se trata de un lugar designado como ZEPA, y no forma parte de ninguna propuesta de LIC. A su vez, este tramo del río Adaja no está expresamente recogido en el listado de la Directiva 78/659/CEE.

No se ha encontrado afección alguna sobre hábitat recogidos en la Directiva 92/43/CEE. De igual modo, no se han localizado áreas de especial interés para la fauna, así como tampoco especies endémicas, raras o amenazadas listadas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/1990) ni en el Libro Rojo de los Vertebrados de la Península Ibérica y Baleares. Tampoco hay especies listadas en el anexo 2 de la Directiva 92/43/CEE, ni en el anexo 1 de la Directiva 70/409/CEE, relativa a la conservación de las aves silvestres y en anexos de Convenios Internacionales de Conservación. Lo mismo puede decirse de la flora.

No obstante, aunque no parece existir afección sobre elementos del medio, se proponen una serie de recomendaciones generales, usuales en este tipo de obras. Se deben considerar las características constructivas de este tipo de obra, apertura de explanación, movimiento de tierras, incorporación de maquinaria pesada, proceso de transporte de carga y descarga de materiales, asfaltado de superficies, etcétera, que pueden alterar la calidad del aire por aumento de partículas en suspensión.

Por otra parte, deberán valorarse posibles afecciones sobre el río, por alteración de la calidad de aguas en el proceso constructivo, y procesos de erosión y sedimentación ocasionados por los movimientos de tierras. Otras cuestiones que debieran ser tenidas en cuenta son las referidas a la restauración final de los elementos alterados, resultando de gran interés la adecuada revegetación de la ribera en la zona afectada por la construcción del puente. En la alternativa 1 conviene estudiar la posibilidad de maximizar el efecto tampón entre la carretera y las aguas, ya que es la que presenta un trazado más paralelo al cauce del Adaja.

En cualquier caso, parece razonable diseñar un buen calendario de actuaciones para minimizar los efectos sobre las especies ligadas al medio hídrico.

La Consejería de Medio Ambiente considera que la alternativa 2 es la que menor impacto ambiental produce, aunque podría afectar a la Cañada Real de las Moruchas y al Cordel del Arroyo del Obispo.

Si se eligiese la alternativa 1, se afectaría posiblemente a la Calzada de Niharra.

La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural comunica con respecto a cada una de las alternativas lo siguiente:

Alternativa 1.

Parte de la carretera nacional número 110 y enlaza con la de Burghondo. En esta zona no hay constancia de la existencia directa de ningún yacimiento arqueológico ni de ningún resto en ese sentido que se viera alterado por la construcción del puente. Hay que hacer constar que en las inmediaciones de esta alternativa hay constancia verificada recientemente de la existencia de una necrópolis mudéjar.

Alternativa 2.

Parte de la carretera nacional número 501, llegando hasta las traseras del actual mercado de ganados. En esta zona existieron dos pequeñas iglesias, de las que sólo quedan referencias documentales: La de San Lorenzo y la de San Julián. De la primera se conoce aproximadamente su ubicación en la zona en torno al mercado de ganado, en un punto que podría ser precisado con cierta aproximación, y que no parece ser afectada directamente por el proyecto marcado en la alternativa 2. Respecto a la iglesia de San Julián, se conoce su ubicación a partir del plano de Wyngaerde: Estaba en la margen derecha, aguas abajo, del río Adaja. La zona en la que aparece no parece quedar afectada por la construcción del puente en la alternativa 2. No obstante, el proyecto de obra, si se contempla esta alternativa, deberá contener un capítulo debidamente valorado para llevar a cabo un seguimiento arqueológico puntual de los movimientos de tierras en las zonas donde existiera la posibilidad de que aparecieran los restos de las dos iglesias mencionadas. Este seguimiento deberá llevarlo a cabo un arqueólogo debidamente autorizado por el organismo competente, que es en este caso la Junta de Castilla y León.

El Ayuntamiento de Ávila considera que la alternativa 1 impactaría visualmente, distraerían la visión de la muralla, y además se localizarían tres puentes en un tramo pequeño de río.

La alternativa 2 presenta las siguientes ventajas:

No impactaría con respecto a las vistas de la muralla.

Podría alargarse el vial hasta la fuentequilla de la Encarnación por el arroyo Vacas. Esto supondría una salida rápida del barrio Norte, igual que el puente del Papa con relación al barrio Sur.

Por lo tanto, el Ayuntamiento de Ávila propone que se realice la alternativa 2.

MINISTERIO DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA

16054 *ORDEN de 22 de agosto de 2000 por la que se dispone la inscripción de variedades de girasol en la lista de variedades comerciales.*

De conformidad con lo dispuesto en la Orden de 1 de julio de 1985, por la que se aprobó el Reglamento de Inscripción de Variedades de Girasol en el Registro de Variedades Comerciales, y las Órdenes de 23 de mayo de 1986, 4 de abril de 1988, 9 de julio de 1990 y 18 de septiembre de 1995, que modificaron el mismo, teniendo en cuenta que la información relativa a las variedades que se incluyen y señala el apartado treinta y dos del Reglamento General del Registro de Variedades Comerciales obra en la Oficina Española de Variedades Vegetales.

En su virtud, dispongo:

Quedan inscritas en el Registro de Variedades Comerciales de Girasol, las variedades que se relacionan:

980341 ADV37008.
980349 CRM22RJ.
960231 Falcon.
970236 Klaxon.
970251 PR64A83.
970224 San José.

Madrid, 22 de agosto de 2000.

BIRULÉS I BERTRAN

Ilmo. Sr. Secretario general de Política Científica.

16055 *ORDEN de 22 de agosto de 2000 por la que se dispone la inscripción de variedades de algodón en la lista de variedades comerciales.*

De conformidad con lo dispuesto en la Orden de 1 de julio de 1985 por la que se aprobó el Reglamento de Inscripción de Variedades de Algodón, y las Órdenes de 23 de mayo de 1986, 4 de abril de 1988, 9 de julio de 1990 y 18 de septiembre de 1995, por las que se modificó el mismo, teniendo en cuenta que la información relativa a las variedades que se incluyen y señala el artículo 32 del Reglamento General del Registro de Variedades Comerciales obra en la Oficina Española de Variedades Vegetales.

En su virtud, dispongo:

Quedan inscritas en el Registro de Variedades Comerciales de Algodón las variedades que se relacionan:

Inscripción definitiva:

970327 Ligur.
970266 Marismas.
970265 Rosita.
930325 Sevilla.
960292 Sonia.

Inscripción provisional:

970371 Pandora.

Madrid, 22 de agosto de 2000.

BIRULÉS I BERTRAN

Ilmo. Sr. Secretario general de Política Científica.