

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

Declaración de impacto ambiental

20410 *RESOLUCIÓN de 19 de octubre de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Duplicación de calzada, acondicionamiento, estudio de tráfico, de la carretera N-340 de Cádiz y Gibraltar a Barcelona, del punto kilométrico 3,4 al 108,9. Tramo: Chiclana de la Frontera-Conil-Tarifa-Algeciras (provincia de Cádiz)», 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 el Real Decreto Ley 9/2000 de 6 de octubre, y su Reglamento de ejecución, aprobado por el 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 1415/2000, de 21 de julio, 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.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 16 de octubre de 1.996, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo «Duplicación de calzada, acondicionamiento, estudio de tráfico de la carretera N-340 de Cádiz y Gibraltar a Barcelona, del punto kilométrico 3,4 al 108,9. Tramo: Chiclana de la Frontera-Conil-Tarifa-Algeciras (provincia de Cádiz), con objeto de iniciar el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-Resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación 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 17 de Abril de 1.997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, conjuntamente, a trámite de Información Pública, mediante anuncio que se publicó en el Boletín Oficial del Estado de fecha 14 de Septiembre de 1.998, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 17 de febrero de 1.999, 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 del mismo y el resultado de la Información Pública.

El Anexo II contiene los datos esenciales del Estudio Informativo.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Secretaría General de Medio Ambiente, se recogen en el Anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de Información Pública se acompaña como Anexo IV.

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 el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el Estudio Informativo «Duplicación de calzada, acondicionamiento y estudio de tráfico, de la carretera N-340 de Cádiz y Gibraltar a Barcelona, del punto kilométrico 3,4 al 108,9. Tramo: Chiclana de la Frontera-Conil-Tarifa-Algeciras».

Examinada la documentación contenida en el expediente (estudio informativo, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública) y completado el análisis ambiental con visita a la zona de proyecto, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que, entre las soluciones contempladas en el estudio informativo, la que menos efectos negativos produce sobre el medio ambiente es la constituida por las siguientes alternativas para cada tramo:

Tramo Chiclana-Conil: Opción 2B, debido a que aprovecha en mayor medida la carretera existente para la duplicación, afecta menos a los elementos del medio físico (vegetación, fauna, paisaje, cursos de agua) y evita en mayor medida los efectos inducidos por la apertura de un nuevo corredor (especialmente entre los puntos kilométricos 5,500 y 11,000 de esta opción).

Tramo Conil-Vejer de la Frontera: Opción 1, duplicación de la carretera existente, por su menor afección a los elementos del medio físico (vegetación, fauna y paisaje) y por evitar los efectos inducidos por la apertura de un nuevo corredor.

Tramo Vejer-Algeciras, subtramo Vejer: Opción «Mejora de la carretera actual», por no considerarse admisibles los impactos de las otras alternativas propuestas, en especial la Variante Norte propuesta en el Estudio Informativo, que produce impactos adversos significativos sobre la geomorfología, sobre el río Barbate, sobre la fauna (IBA «Laguna de la Janda»), sobre la vegetación, sobre el paisaje y los derivados de la apertura de un nuevo corredor en una zona ambientalmente muy sensible.

Tramo Vejer-Algeciras, subtramo La Janda: Opción «Mejora de la carretera actual», por no considerarse admisibles los impactos de la opción «Variante Laguna de la Janda» sobre la vegetación, sobre la zona inundable de la Laguna de la Janda, sobre la fauna asociada a esta zona húmeda (IBA «Laguna de la Janda») y por los efectos inducidos por la apertura de un nuevo corredor en una zona muy sensible ambientalmente.

Tramo Vejer-Algeciras, subtramo Tahivilla: Opción «Mejora de la carretera actual», que produce menores impactos que las alternativas Norte y Sur, también consideradas en el Estudio Informativo.

Tramo Vejer-Algeciras, subtramo Tarifa-Algeciras: Opción 2, del punto kilométrico 86,610 al 94,600, y mejora de la carretera actual del punto kilométrico 98,550 al 100,100, dado el menor impacto sobre los elementos del medio físico, geomorfología, vegetación, fauna (IBAs «Tarifa» y «Sierras de Bujeo, Ojén, del Niño y Blanquilla») y paisaje, especialmente en la zona donde la carretera actual discurre por el Parque Natural de Los Alcornocales.

En consecuencia, para la realización de la alternativa compuesta por la Opción 2B (tramo Chiclana-Conil), Opción 1 (Conil-Vejer), Mejora de la carretera actual (subtramos Vejer, La Janda y Tahivilla) y Opción 2 y Mejora de la carretera actual (subtramo Tarifa-Algeciras), tanto en el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa anterior, como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y se deberán cumplir las siguientes

Condiciones

1. Adecuación ambiental del proyecto:

El trazado de la solución anteriormente indicada deberá adaptarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción de acuerdo con las siguientes condiciones:

Tramo Chiclana-Conil: Opción 2B: Con objeto de no afectar a la Laguna de la Paja y al Pinar de Hierro y minimizar la afección a la vegetación, en especial al Pinar de Vélez, y a las edificaciones existentes en los márgenes de la carretera, entre los puntos kilométricos 5,500 y 11,000 se duplicará la carretera existente por su margen izquierda, aprovechando ésta como calzada de la autovía en la mayor medida posible. La mediana en este tramo será la mínima prevista en la Norma 3.1-IC. Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

Con objeto de evitar el desvío y encauzamiento previsto del arroyo situado entre los puntos kilométricos 11,250 y 11,500, se modificará el trazado en esta zona, desplazándolo ligeramente hacia el Oeste o prolongando en la longitud necesaria la duplicación de calzada del tramo anterior. El enlace previsto en esta zona se proyectará de forma que se cumpla esta Condición.

Con objeto de disminuir la fragmentación del territorio, el efecto barrera y la afección a los cultivos, entre los puntos kilométricos 14,000 y 16,000 el trazado se aproximará, en la medida de lo posible, al del camino existente (Cordel del Pozo de Aragón).

Entre los puntos kilométricos 17,500 y 20,500 se proyectará el trazado de forma que la afección a las formaciones vegetales naturales más valiosas, en especial a los acebuchales, alcornoques y encinares, sea la menor posible. En especial, se evitará la afección a los acebuchales de alta densidad interceptados por el trazado, según el Estudio de Impacto Ambiental, en los puntos kilométricos 19,700–20,000 y 22,600–23,300. Asimismo, se proyectará el trazado en esta zona de forma que la altura de los desmontes y terraplenes resultantes sea la menor posible.

El enlace previsto en las inmediaciones del punto kilométrico 24,000 y el trazado de la autovía en este tramo se proyectarán de forma que no se afecte al río Salado, evitando desvíos y modificaciones de su cauce.

Entre los puntos kilométricos 25,000–27,500 se duplicará la carretera existente por la margen izquierda, aprovechándose ésta como calzada de la autovía en la mayor medida posible.

Los tramos de la carretera existente que queden fuera de uso se levantarán y se restaurarán ambientalmente, de acuerdo con la vegetación y condiciones del entorno.

Tramo Conil-Vejer: Opción 1.

El trazado se adaptará en la mayor medida posible al de la carretera existente, utilizando ésta como calzada de la autovía o, en su caso, como vía de servicio. Los tramos de carretera que queden fuera de uso se levantarán y restaurarán ambientalmente, de acuerdo con la vegetación y las condiciones del entorno.

Los enlaces previstos en el punto kilométrico 1 (de la Muela) y punto kilométrico 7 (de Vejer) se proyectarán de forma que el movimiento de tierras sea el menor posible y se evite el desvío y encauzamiento de los arroyos existentes.

Tramo Vejer-Algeciras. Subtramo Vejer: Mejora de la carretera actual.

Entre los puntos kilométricos 1,000 y 2,200 el posible ensanche de la carretera se realizará de forma que no se afecte con ningún cambio de relieve a la ladera arbolada situada en la margen izquierda de la carretera, salvo en la rectificación de la curva del punto kilométrico 1,900, donde la afección sobre la geomorfología y la vegetación deberá ser la menor posible, mediante un diseño adecuado de los parámetros de trazado y de los elementos constructivos (muros, cunetas, etc.).

El acondicionamiento de la carretera se realizará de forma que no se afecte al cauce del río Barbate mediante desvíos ni encauzamientos, ni a la calidad de sus aguas (especialmente durante la construcción), ni a su vegetación de ribera.

Los tramos de carretera que queden fuera de uso se levantarán y restaurarán ambientalmente, de acuerdo con la vegetación y las condiciones del entorno.

Tramo Vejer-Algeciras. Subtramo. Tarifa-Algeciras.

Puntos kilométricos 86,610–94,600 de la carretera actual: Opción 2.

Puntos kilométricos 98,550–100,100 de la carretera actual: Mejora de la carretera.

Entre los puntos kilométricos 2,000 y 9,094,277 (final subtramo) la altura máxima de los desmontes será de 10 metros y la de los terraplenes de 5 metros.

Los elementos constructivos de la carretera (viaductos, muros, cunetas, taludes, etc.) se proyectarán de forma que faciliten y optimicen la integración ambiental de la carretera. Así, se analizará la disposición de muros verdes o de escollera para disminuir la altura de los desmontes y la integración en el paisaje, drenaje superficial entubado para disminuir la ocupación, inclinación adecuada de los taludes para permitir su revegetación con las especies existentes, etc.

2. Medidas relativas a la protección del medio atmosférico:

Dadas las características de los vientos en la zona por la que discurre el trazado, con objeto de disminuir la alteración producida sobre los corredores naturales de los vientos, se instalarán barreras vegetales cortavientos a la salida de los desmontes que terminan de forma brusca en los tramos en que se produce alteración significativa de los corredores naturales de vientos, circunstancia que puede ser peligrosa para los vehículos que circulen por la carretera. Las pantallas vegetales, formadas por arbustos y árboles, tendrán una altura mínima de 6 metros, en bandas densas de al menos 5 metros de ancho y en una longitud mínima de 100 metros, a la salida de los desmontes bruscos. Su ubicación y características se determinarán en el Proyecto de Construcción e incluirá, como referencia de mínimos, los tramos que se deducen del Estudio de Impacto Ambiental y las características en él indicadas.

3. Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y de la vegetación:

Además de las condiciones establecidas en el apartado 1, se cumplirán las siguientes:

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación del suelo y la afección a la vegetación. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía. 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 las zonas del trazado que atraviesan las siguientes unidades de vegetación y cultivos, el acceso a la obra se llevará a cabo únicamente a través de la propia traza y de los caminos existentes: cauces de los ríos, zonas con vegetación de ribera y zonas húmedas, bosques, dehesas y zonas arboladas (especialmente pinares, quejigales, alcornoques, encinares, acebuchales), pastizales, formaciones de monte bajo, todas las unidades catalogadas como hábitats prioritarios en la Directiva 92/43/CEE, y las zonas de cultivos más valiosos.

Se evitará la ubicación y afección de instalaciones auxiliares de obra (parques de maquinaria, instalaciones provisionales, plantas de hormigonado, etc.), zonas de préstamos, de acopios provisionales y vertederos y en las zonas especificadas en el párrafo anterior. Los elementos anteriores se ubicarán, siempre que sea posible, en zonas yermas o en las zonas de cultivos menos valiosos.

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. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros, para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abono periódico. En el Proyecto Constructivo se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

Debido a las características climáticas de la zona, se establecerán cortafuegos en toda la extensión de la zona de expropiación de la carretera, en las zonas de intersección de la traza con manchas significativas de eucaliptos, pinares, encinares, alcornoques, acebuchales y asociaciones de estas especies con formaciones densas de matorral.

Para la ubicación y características de los cortafuegos, que deberán formar parte del Proyecto de Construcción, se tomará como referencia la propuesta del Estudio de Impacto Ambiental.

4. Medidas sobre la protección del Sistema Hidrológico.

4.1 Con objeto de no afectar de forma significativa a las características de los cursos fluviales de los ríos Iro, Salado, Almodóvar y Barbate, así como a los arroyos tributarios de todos ellos, no se afectará a los cauces ni se desviarán ni canalizarán los cursos de agua. Asimismo, no se localizarán canchales 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 a dichos sistemas fluviales, a zonas de marismas, a lagunas o al complejo endorreico de La Janda.

El Programa de Vigilancia Ambiental y el Pliego de Prescripciones Técnicas incluirán las medidas de control en estas zonas durante el proceso de movimiento de tierras y de todas aquellas operaciones que puedan alterar la calidad de las aguas de los puntos citados.

En el paso de los ríos y arroyos, además de garantizar la evacuación de caudales y el paso de los sólidos de arrastre, se respetará la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas, no colocando pilas dentro del cauce ni los estribos a menos de 5 metros a cada lado del cauce. Los estribos y pilas se situarán y construirán de forma que no se afecte a la vegetación de ribera.

4.2 Durante la fase de construcción, las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria, zonas de almacenamiento de materiales, instalaciones provisionales de obra y plantas de aglomerado asfáltico, se situarán en zonas de mínimo riesgo de contaminación de las aguas, apartadas de los cauces de los ríos y arroyos. Los lugares donde se ubiquen estas instalaciones dispondrán de balsas de decantación.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre ríos, arroyos y barrancos. Si no se sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos, el agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua o directamente al terreno. Si el agua no cumple estos requisitos, deberá ser tratada por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

4.3 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 o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

4.4 La depuración de las aguas de escorrentía de la carretera y de los contaminantes vertidos por accidente en el entorno de los ríos Iro, Salado de Chiclana y Barbate se realizará mediante un sistema de protección hidrológica, consistente en un sistema doble de zanjas de filtración, rápida y lenta. Durante la fase de explotación se realizarán análisis periódicos para comprobar la eficacia del sistema.

5. Permeabilidad territorial y protección de la fauna.

Dado que el Estudio de Impacto Ambiental señala como enclaves de mayor interés el área de marismas al Norte del núcleo de Chiclana, los cursos fluviales de los ríos Iro, Salado y Barbate, así como La Laguna de la Janda, se extremarán las precauciones durante la fase de construcción en estas zonas. En este sentido, el Proyecto de Construcción incluirá la delimitación de los viales de circulación de maquinaria en el entorno de dichos espacios, de tal manera que se asegure la mínima afección a los mismos.

El Estudio de Impacto Ambiental pone de manifiesto la existencia en el área de estudio de especies protegidas, algunas de ellas en peligro de extinción: Águila Pescadora, Malvasía, Camaleón Común, Cerceta Pardilla, Porrón Pardo, Cigüeña Negra, Torillo, Focha Cornuda y Farfet; y otras vulnerables: Aguilucho, Cigüeña Blanca y Grulla. Por ello, deberán extremarse los cuidados durante la fase constructiva en las proximidades de los hábitats que albergan estas especies: el área de marismas al Norte del núcleo de Chiclana, los ríos Iro y Salado, las superficies boscosas de alcornoques, pinos y acebuches, y la Laguna de la Janda.

Por otra parte, el Pliego de Condiciones Técnicas Particulares y el Programa de Vigilancia Ambiental para la fase de obras detallarán las medidas y controles necesarios para evitar la alteración de dichos hábitats.

Se extremarán las precauciones durante la época de nidificación y cría, con objeto de asegurar el éxito reproductivo de las poblaciones afectadas, evitando las voladuras desde primeros de febrero a últimos de julio.

Con objeto de minimizar el efecto barrera y el riesgo de atropello de la fauna terrestre, y a pesar de que el apartado 9.3.3. del Estudio de Impacto Ambiental señala que será suficiente adaptar los drenajes como pasos de fauna, se llevará a cabo un estudio sobre pasos naturales a lo largo del trazado de la autovía, y se proyectarán, presupuestarán y ejecutarán los pasos artificiales para vertebrados de pequeño, mediano y gran tamaño que sean necesarios para facilitar el tránsito de la fauna. Todo ello se realizará en consulta con el órgano ambiental competente de la Junta de Andalucía.

Además el Proyecto de Construcción incorporará la adecuación de las obras de drenaje como pasos para anfibios, reptiles y mamíferos medianos. El Proyecto incluirá un estudio específico que determine la ubicación, dimensiones y características de los referidos pasos, de manera que se asegure su duplicidad funcional.

Para impedir el acceso de los animales de pequeño tamaño a los tramos de autovía, el vallado será de tipo progresivo y tendrá su base enterrada. Además, se dispondrán pequeñas puertas o rampas unidireccionales para permitir la salida de los animales que accidentalmente penetren a la autovía.

Las entradas y salidas de las obras de desagüe y de drenaje se realizarán en todo caso por fuera del límite exterior del vallado, a fin de poder ser utilizados como pasos de fauna.

El Programa de Vigilancia Ambiental para la fase de explotación incorporará las campañas de muestreo necesarias para verificar la eficacia de las medidas aplicadas.

Por otra parte, el trazado de referencia afecta a varias zonas clasificadas como de interés faunístico:

ZEPA número 251 y Parque Natural «Bahía de Cádiz». El trazado comienza en las proximidades de este espacio. Con las debidas precauciones durante la construcción y la explotación de la carretera no debería existir afección significativa.

Área Importante para las Aves IBA número 250 «Laguna de la Janda». Con la alternativa seleccionada en las proximidades de Vejer y la Laguna de la Janda, de mejora de la carretera existente, la afección debe ser mínima.

Área Importante para las Aves nº 246 «Tarifa». Afectada por la mejora puntual de la carretera.

ZEPA número 049 y Parque Natural «Los Alcornocales» e IBA número 245 «Sierras del Bujeo, Ojén, del Niño y Blanquilla». Afectadas por la mejora localizada de la carretera.

Por ello, previamente a la aprobación del Proyecto de Construcción, deberá realizarse un estudio, que deberá remitirse a la Dirección General

de Calidad y Evaluación Ambiental para su informe y aprobación, conteniendo lo siguiente:

Análisis y evaluación de los efectos del proyecto sobre las especies amparadas por la Directiva 92/43 que han motivado la catalogación de estos espacios, con indicación de las zonas de concentración, nidificación y cría de estas aves, así como el número de parejas y el efecto de la infraestructura, durante las obras y en fase de explotación, sobre cada especie.

Diseño de medidas preventivas, correctoras y compensatorias, las cuales deberán proyectarse con grado de definición de proyecto de construcción. Las medidas compensatorias, en su caso, deberán estar relacionadas directamente con la afección a las especies presentes en estas áreas y objeto de protección y ser viables como parte del proyecto, determinándose a estos efectos los organismos encargados de la implantación, gestión y financiación de dichas medidas, así como la acreditación de la aceptación por estos organismos de las atribuciones y responsabilidades que se les imputen.

6. Medidas para la prevención del ruido en áreas habitadas.

Con arreglo a las estimaciones de los niveles sonoros establecidos en el Estudio de Impacto Ambiental del Estudio Informativo, existen una serie de puntos en los que dichos niveles superarán previsiblemente los considerados recomendables. Sobre ellos, teniendo en cuenta las modificaciones que se deriven de los ajustes de trazado requeridos en la Condición 1, deberá realizarse, como parte del Proyecto de Construcción, el correspondiente estudio específico para definir las medidas de protección acústica a adoptar, en su caso, y las características técnicas y estéticas de las mismas.

Dadas las previsibles afecciones, dichos estudios se realizarán, al menos, en las siguientes zonas, definidas por los puntos kilométricos del proyecto: Tramo Chiclana-Conil (1,000-5,000, 8,800-11,100); Tramo Conil-Vejer (3,900-4,100, 7,350-7,500, 8,200-8,400, 8,600-8,850); Tramo Vejer-Algeciras, Subtramo Vejer (0,350-1,000).

En la proximidad de las zonas habitadas, el trazado discurrirá, siempre que se considere técnicamente viable, en desmonte y al menos a 200 m de los edificios habitados, teniendo en cuenta los condicionantes de trazado de los tramos de duplicación de calzada y de mejora de la carretera actual.

Las medidas de protección acústica que se diseñen deberán permitir alcanzar los objetivos de calidad acordes con las recomendaciones de la CEE y deberán tener en cuenta la Ley 7/1994, de 18 de Mayo, de Protección Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía, relativa a las perturbaciones causadas por ruidos y vibraciones.

De acuerdo con lo establecido en el Estudio de Impacto Ambiental, los niveles máximos admisibles, que no podrán superados por la actuación a estudio, son los siguientes:

Zonas de equipamiento sanitario:

Leq (6 h–22 h) menor que 60 dB (A).

Leq (22 h–6 h) menor que 50 dB (A).

Zonas residenciales, de servicios terciarios no comerciales:

Leq (6 h–22 h) menor que 65 dB (A).

Leq (22 h–6 h) menor que 55 dB (A).

Zonas con actividades comerciales:

Leq (6 h–22 h) menor que 70 dB (A).

Leq (22 h–6 h) menor que 60 dB (A).

Zonas con actividad industrial o servicios urbanos, excepto servicios de administración:

Leq (6 h–22 h) menor que 75 dB (A).

Leq (22 h–6 h) menor que 70 dB (A).

Las medidas de protección acústica deberán estar detalladas y valoradas, especificándose en cada caso la disminución de la inmisión acústica prevista. 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 Estudio de Impacto Ambiental, el Programa de Vigilancia Ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen pero no superen los máximos recomendados por el Estudio de Impacto Ambiental y para las que no se hayan establecido medidas de protección acústica. De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de implantar o complementar medidas mitigadoras.

7. Medidas de protección del Patrimonio Histórico y Arqueológico.

El Proyecto de Trazado y Construcción incorporará, en coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, un plan de prospección arqueológica de la franja de ocupación de la nueva infraestructura, de los caminos de acceso y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares y vertederos. Dicho plan deberá prestar especial atención a las siguientes vías pecuarias y yacimientos identificados en el Estudio de Impacto Ambiental:

Vías pecuarias:

Se evitará la afección, en lo posible, a las vías pecuarias y se repondrán, en todo caso, aquellas que sean interceptadas por el trazado, de forma que quede garantizada su continuidad. Según el Estudio de Impacto Ambiental, las vías afectadas por la alternativa seleccionada son las siguientes:

Tramo Chiclana-Conil: Cordel de Nápoles, Cordel del Pozo de Aragón, Cordel del Jardal y Barrionuevo, Vereda de Chiclana, Vereda del camino de Medina Sidonia o del Grullo, Vereda del rodeo del término de Vejer de la Frontera, Colada de la Saladilla o Patria.

Tramo Conil-Vejer: Cordel del Palmar a la Barca, Colada de la Saladilla a Patria.

Tramo Vejer-Algeciras: Cordel de la Barca, Cordel del Puerto Ojén al Retín, Cañada Real de Medina Sidonia a Tarifa y Algeciras.

Yacimientos arqueológicos:

Tramo Chiclana-Conil:

El Fontanal (punto kilométrico 5,000).
El Cortijo del Guijarro (punto kilométrico 11,400).
Las Lagunetas (punto kilométrico 15,000)

Tramo Conil-Vejer:

La Muela (punto kilométrico 8,200).

En todo caso, con el resultado de las prospecciones anteriormente indicadas, el Proyecto de Construcción incorporará un programa de protección del patrimonio histórico y arqueológico, elaborado en consulta con el referido órgano competente de la Comunidad Autónoma, compatible con el plan de obra. Este programa de actuación deberá considerar las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

8. Medidas de defensa contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.

Se redactará un proyecto de medidas contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, de acuerdo con lo propuesto en el capítulo «9.3.4. Medidas correctoras propuestas para la integración paisajística de la actuación» del Estudio de Impacto Ambiental. El citado proyecto deberá dedicar especial atención a la ejecución de los desmontes y terraplenes. También incluirá las medidas para la protección de los cauces de los cursos de agua, especialmente de los ríos Iro, Salado, Almodóvar y Barbate, así como de los afluentes de todos ellos; la revegetación de taludes en desmontes, terraplenes y enlaces; la delimitación y recuperación de los terrenos a utilizar para situar escombreras y vertederos, para tránsito de maquinaria, para almacén de materiales, plantas de hormigonado, asfaltado y parque de maquinaria; y la localización y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamos, indicando los volúmenes a extraer en cada caso.

Además se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Se utilizarán como zonas de préstamos para extracciones de áridos canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

Los vertederos permanentes y temporales de tierras procedentes de la excavación se situarán en zonas de mínima afección ecológica y paisajística y de poco interés natural, utilizándose preferentemente las de actividades extractivas abandonadas. En ningún caso se utilizarán zonas cercanas a los cursos de agua.

Una vez definida la ubicación y dimensiones de los vertederos permanentes, se realizará un proyecto de restauración, con objeto de no alterar las características naturales del terreno, o mejorarlas en las zonas de extracción donde éstas hubieran sido ya transformadas. Los trabajos de adecuación morfológica, revegetación y reforestación de estas zonas formarán

parte del proyecto de restauración y serán incluidos y presupuestados en el Proyecto de Construcción.

Las zonas de vertederos permanentes donde se acopien más de 25.000 metros cúbicos vendrán definidas completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual. Cualquier otro vertedero permanente distinto de los propuestos en el Estudio de Impacto Ambiental: antigua cantera de «Las Lagunetas» para los tramos Chiclana-Conil y Conil-Vejer, antigua cantera «El Torero» para los subtramos Vejer, Laguna de la Janda y Tahivilla, y la antigua cantera «Sato» para el subtramo Tarifa-Algeciras, necesitarán el informe favorable de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y 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.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la medida de lo posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno, mediante una adecuada restauración ambiental, salvo los que tengan una utilidad permanente, que, a estos efectos, tendrá que venir convenientemente especificada en el proyecto de construcción.

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.

9. Seguimiento y vigilancia.

Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos, de la eficacia de las medidas correctoras del Estudio de Impacto Ambiental, una vez desarrolladas, y del condicionado de esta Declaración.

En el Programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, que acreditará su contenido y conclusiones.

Dicha Dirección General, 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 correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente Declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en la fase de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, 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:

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de las obras, presentado por la dirección de obra.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a la calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de las obras.

B) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.

C) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras: Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a:

Adecuación ambiental del proyecto, de acuerdo con lo especificado en la condición 1.

Informe sobre las medidas de protección ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección y conservación de los suelos y de la vegetación realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Informe de las medidas de protección a la hidrología realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 4.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la Condición 5.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la Condición 6.

Informe sobre el resultado de la prospección arqueológica y medidas de protección realmente ejecutadas sobre los yacimientos arqueológicos y las vías pecuarias, de acuerdo con lo especificado en la condición 7.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

D) Anualmente y durante el plazo de tres años a partir de la emisión del Acta de Recepción de las obras:

Informe visado por el órgano competente en materia de conservación de la naturaleza de la Junta de Andalucía sobre el estado y eficacia de pasos de fauna y de las medidas de protección a la avifauna y, en su caso, medidas complementarias contempladas en la condición 5.

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas a las que se refiere la Condición 6 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas adoptadas para recuperación, restauración e integración de la obra y de defensa contra la erosión, a que se refiere la Condición 8 y, en su caso reposición de mareas realizada.

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.

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

10. Documentación adicional.

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta Declaración de Impacto Ambiental establece, así como los siguientes informes y proyectos:

Proyecto de adecuación ambiental del proyecto, a que se refiere la condición 1.

Proyecto de barreras cortavientos, a que se refiere la condición 2.

Proyecto de tratamiento de las aguas residuales, de acuerdo con lo establecido en la Condición 4.2, así como el programa de seguimiento analítico de las aguas previsto.

Proyecto de tratamiento para los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión, procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción, de acuerdo con lo establecido en la condición 4.3.

Proyecto de los pasos de fauna y de protección de la avifauna, a que se refiere la condición 5.

Proyecto de las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas, a que se refiere la condición 6.

Programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, a que se refiere la Condición 7.

Proyecto de medidas para la defensa de la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la Dirección Ambiental de la obra, a que se refiere la condición 9.

11. Definición contractual de las medidas correctoras.

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas preventivas y correctoras, contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en las Condiciones de esta Declaración, figurarán en la Memoria, Planos, Pliego de Prescripciones Técnicas y Presupuesto del Proyecto de Construcción. También se valorarán y proveerán los costes derivados del Programa de Vigilancia Ambiental.

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.

Madrid, 19 de octubre de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de La Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	X
Dirección General de Minas y de La Construcción. Ministerio de Industria	
Cedex. Ministerio de Fomento	
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Ministerio de Medio Ambiente	X
Confederación Hidrográfica del Sur de España. Ministerio de Medio Ambiente	
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Andalucía	
Servicio de Costas de Andalucía-Atlántico	
Gobierno Civil de Cadiz	X
Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía. Dirección General de Bienes Culturales. Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	
D.G. de Protección Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	X
Diputación Provincial de Cadiz	
Instituto Tecnológico Geominero de España. Ministerio de Medio Ambiente	X
Sociedad Española para la defensa del Patrimonio Geológico y Minero. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas . Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología. Consejo Superior de Investigaciones Científicas	
Departamento de Biología Vegetal y Ecología. Universidad de Sevilla	
Departamento de Ecología. Facultad de Ciencias Universidad de Málaga	
Andalus. Federación Andaluza Amigos de la Tierra	
Asamblea Verde	
Federación Andaluza de Asociaciones de defensa de La Naturaleza	
Asociación Gaditana para la defensa y estudio de La Naturaleza (Agaden)	X
Círculo Juvenil de San Fernando	
Colegio Ecologista La Plazoleta. Cádiz	
Colectivo Ecologista-Pacifista Albariza. Jerez de la Frontera. Cádiz	
Federación Ecologista y Pacifista Gaditana	
Grupo Ecologista Alimoche	
Verdemar. Algeciras. Cádiz	X
Verdemar. San Roque. Cádiz	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	
ADENA	
AEDENAT	
CODA	
FAT	
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	X
Consejo Ibérico para la Defensa de La Naturaleza	
Ayuntamiento de Algeciras	X
Ayuntamiento de Barbate (Cádiz)	
Ayuntamiento de Los Barrios (Cádiz)	
Ayuntamiento de Benalup de Sidonia (Cádiz)	
Ayuntamiento de Conil de La Frontera (Cádiz)	
Ayuntamiento de Medina Sidonia (Cádiz)	
Ayuntamiento de San Fernando (Cádiz)	
Ayuntamiento de San Roque (Cádiz)	
Ayuntamiento de Tarifa (Cádiz)	
Ayuntamiento de Jerez de La Frontera (Cádiz)	
Ayuntamiento de Chiclana de La Frontera (Cádiz)	

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza manifiesta que el desdoblamiento interfiere con doce elementos gráficos representativos de hábitats recogidos en el Anexo I de la Directiva 43/92/CEE, relativa a la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestres. Afectará también al Parque Natural de la Sierra de los Alcornocales (a su vez ZEPA e incluido en la red de espacios del Proyecto Biotopos CORINE) y al Paraje Natural de la Playa de los Lances. Otras posibles afecciones

son a la Cabecera del Río de la Miel (Área de Interés para las Aves y red CORINE), Pinar de la Peña, las Marismas de Barbate y Pinar de Barbate. Además, hace referencia a especies de flora y fauna de posible afección y su clasificación e incluye un Anexo describiendo los principales hábitats afectados y principales especies de flora y fauna (entre los que destacan el linco, nutria y cigüeña negra, entre otros).

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir no indica alegaciones de tipo medioambiental, tan sólo se indica la posible afección al río Barbate, así como la posible interferencia con la recuperación de parte de la Laguna de La Janda, en estudio por parte de la Universidad de Córdoba.

La Dirección General de Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía entiende que debe estudiarse el corredor Centro en el tramo Chiclana-Vejer, en principio descartado en la Memoria Resumen por su gran coste económico y social, pese a que el coste económico de la obra resulta menor. Asimismo manifiesta la afección a la Laguna de la Janda y la necesidad de incluir en el Estudio de Impacto ambiental los lugares destinados a la extracción de materiales de préstamo y vertedero de tierras sobrantes y su reposición, así como las vías pecuarias afectadas. Finaliza reflejando la necesidad de su autorización en la realización del acondicionamiento de la carretera en el Parque de los Arcornocales, donde los desmontes no podrán superar los diez metros de altura y los terraplenes los cinco metros.

El Instituto Tecnológico Geominero de España sugiere que se actúe, siempre que se pueda, en el acondicionamiento de la N-340. Además propone que en la redacción del Estudio de Impacto Ambiental se contemple la realización de inventarios de fauna y vegetación. Indica una serie de medidas de carácter ambiental a tener en cuenta en la definición del trazado y durante la fase de obras, tales como sistemas de control para la emisión de gases y polvo a la atmósfera, considerar la pérdida de naturalidad del paisaje, respetar o construir accesos para la fauna terrestre, diseñar correctamente las laderas en los cursos fluviales para impedir su invasión y situar en lugares protegidos las escombreras generadas durante la ejecución del proyecto.

La Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN) se manifiesta en contra del desdoblamiento de la carretera C-440 como corredor entre Cádiz y Algeciras y menciona una serie de posibles corredores a estudiar. Por otro lado, proponen que en el estudio se realice el análisis comparativo entre los pasillos de las carreteras N-340 y C-440 incluyendo una serie de aspectos a tener en cuenta. Se muestra partidaria de la Opción Centro en el tramo Chiclana de la Frontera-Vejer de la Frontera y propone que se trate con especial cuidado la permeabilidad para la fauna y el paso por la Laguna de la Paja en Chiclana de la Frontera, el paso del Cañón del río Barbate, la Laguna de la Janda y el alcornocal de la Sierra de El Retín. Asimismo se debe evitar la afección a la Laguna de Tapatanillas en el paso por Tahivilla, a la Torre la Peña (Tarifa), al Parque Natural de Los Alcornoques y al Paraje Natural de Los Lances.

La Asociación Ecologista Verdemar no es partidaria del desdoblamiento de la C-440. Por otro lado, manifiesta que el estudio del desdoblamiento de la carretera debe aprovechar al máximo la superficie de la carretera actual; además, sugiere que se propongan medidas especiales en los siguientes puntos: la Laguna de la Paja en Chiclana de la Frontera, el paso del Cañón del río Barbate, la antigua Laguna de Janda y el alcornocal de El Retín, donde la afección debe ser mínima, el Paraje Natural de Los Lances (Tarifa), el paso por Tahivilla para no afectar a la Laguna de Tapatanillas. El tramo Tarifa-Algeciras requiere especial interés, por encontrarse en el mismo un espeso alcornocal (sobre todo en Pelayo, en las cercanías de Mesón de Sancho) y abundante monte mediterráneo en casi todo el recorrido.

La Sociedad Española de Ornitología realiza una exposición de las Áreas Importantes para las Aves y/o ZEPAS afectadas: Área número 251, «Bahía de Cádiz», que incluye la ZEPa número 028, «Lagunas de Chiclana»; Área número 249, «Tajo de Barbate»; Área número 250, «La Janda», que además es objeto de un plan de recuperación por parte de la Junta de Andalucía; Área número 246, «Tarifa»; Área número 245, «Sierras de Bujeo, Ojén, del Niño y Blanquilla», incluida en la ZEPa número 049, «Los Alcornoques», y en el Parque Natural de Los Alcornoques. Estas áreas serán objeto de medidas de conservación especiales en cuanto a su hábitat. Seguidamente realiza una exposición de los efectos negativos sobre el medio natural.

El Ayuntamiento de Algeciras considera como aspectos de especial interés a tratar en el Estudio de Impacto Ambiental las fuertes pendientes del terreno, la riqueza forestal y la riqueza faunística.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y de sus alternativas

El Estudio Informativo se redactó con el objetivo de dar cumplimiento al Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía para la financiación y ejecución de obras en carreteras en el Corredor Bahía de Cádiz-Bahía de Algeciras, firmado en Cádiz el 15 de enero de 1994, en el que aparecen, entre otros objetivos, los siguientes:

Duplicación de la calzada en la Variante de Chiclana de la Frontera.

Conversión en autovía del tramo Chiclana de la Frontera-Vejer de la Frontera de la carretera N-340.

Acondicionamiento de la CN-340 entre Vejer de la Frontera y Algeciras. Por lo tanto, el Estudio Informativo se desarrolla al Suroeste de la provincia de Cádiz, entre Chiclana de la Frontera y Algeciras, pasando por las poblaciones de Conil de la Frontera, Vejer de la Frontera, Tahivilla y Tarifa.

El Estudio Informativo se desarrolló en dos fases, A y B.

Fase A: La fase A se realizó para caracterizar el territorio y analizar el impacto que sobre aquél pudieran tener las distintas alternativas posibles. Para ello, se definió el área de estudio y con todos los datos básicos recopilados se caracterizó el territorio, resumiendo las conclusiones en tres planos síntesis: Ambiental (teniendo en cuenta los Espacios Naturales, Vegetación y Fauna, así como la Zonas de Interés Paisajístico), Sociocultural (con el estudio de la Planificación Municipal, Yacimientos Arqueológicos y Zonas de Interés Cultural) y Protección Física (agrupando los planos correspondientes a Topografía, Geología y Geotecnia e Hidrología). Con los planos de síntesis se elaboraron otros de Síntesis Global, que permitieron plantear una serie de corredores compatibles con el medio y descartar otros.

Los corredores estudiados para cada tramo fueron los siguientes:

Tramo: Chiclana de la Frontera-Vejer de la Frontera.

En el estudio realizado se definieron cuatro corredores: corredor Norte, corredor Centro, corredor Sur y corredor Centro-Norte.

Del estudio realizado quedó descartado el corredor Sur, dado que, además de alargar la relación Chiclana-Vejer, facilita el desarrollo de una mayor presión antrópica sobre las áreas costeras, además de presentar sensibles afecciones medioambientales. Asimismo, se descartó el corredor Centro por el mayor coste de las expropiaciones.

De esta manera, se consideró que debía pasar a la fase B el corredor Norte, por ser ventajoso en relación con la funcionalidad del tráfico, la minimización de los tráficos de agitación captados, los impactos ambientales previsible, la mejora del actual acceso a Vejer y la mínima interferencia con los tráficos actuales en el periodo de construcción. Asimismo, el corredor Centro-Norte pasó a la fase B por las mismas razones, así como por utilizar la parte del corredor Centro menos conflictiva.

Tramo: Vejer de la Frontera-Algeciras.

En este tramo se define un solo corredor en torno a la carretera actual, salvo en las proximidades de Vejer, Tahivilla y de la Laguna de la Janda, donde el corredor se ensancha para permitir posibilidades de mejorar el actual trazado.

Fase B: Una vez seleccionados los corredores viables en la fase A, se estudian en la fase B las posibles opciones de trazado para la autovía del tramo Chiclana de la Frontera-Vejer de la Frontera, así como para el acondicionamiento del tramo Vejer de la Frontera-Algeciras.

Las opciones finalmente estudiadas para cada uno de los subtramos en que se divide el Estudio Informativo son las siguientes:

Tramo: Chiclana de la Frontera-Vejer de la Frontera.

Este tramo se subdivide en dos: Chiclana-Conil y Conil-Vejer.

Subtramo Chiclana de la Frontera-Conil de la Frontera.

Dentro de los dos corredores seleccionados en la Fase A, se definieron para este tramo cuatro opciones para una futura autovía denominadas: 1A, 1B, 2A y 2B, todas con el mismo origen (punto kilométrico 3,4) y el mismo final (punto kilométrico 27,78) de la carretera N-340.

La opción 1A tiene una longitud de 23.538 m y aprovecha los primeros 3.743 m de la actual variante de Chiclana como calzada derecha. A lo largo del tramo se proyectan tres enlaces: enlace de Chiclana (punto kilométrico 5,390), consistente en un paso inferior que conecta la autovía con la carrera A-390 de acceso a Chiclana de la Frontera y Medina Sidonia; enlace de los Naveros (punto kilométrico 14,770), paso sobre la autovía que permite los movimientos con la carretera del Pago del Humo, y el enlace del Saladillo (punto kilométrico 23,250), que posibilita la conexión con la carretera N-340.

La opción 1B tiene una longitud de 24.586 metros, compartiendo con la opción 1A los primeros 17.000 metros. Al igual que la opción 1A, utiliza la actual variante de Chiclana en los primeros 3.743 m como calzada derecha. A lo largo del tramo se proyectan tres enlaces: de Chiclana, de los Naveros y del Grullo, este último de conexión con la N-340 y situado en el punto kilométrico 21,919.

La opción 2A tiene una longitud de 25.436 m, utilizando los primeros 5.829 metros de la actual variante de Chiclana como calzada derecha, alejándose posteriormente de las alternativas 1A y 1B para desarrollarse en los primeros metros paralelamente a éstas y desplazada hacia el Oeste. Una vez alcanzado el núcleo de El Colorado, las cuatro alternativas se encuentran compartiendo la segunda mitad del recorrido con la alternativa 1A. Presenta cinco enlaces: enlace de Chiclana, consistente en un paso inferior situado en la carretera A-390 en la actual variante de Chiclana, que permite el de acceso a Chiclana de la Frontera y Medina Sidonia; enlace de la Laguna (punto kilométrico 7,900), que es un paso sobre la autovía que conecta con la N-340; enlace de Los Hozanejos (punto kilométrico 11,762), paso sobre la autovía que permite la conexión con la N-340; enlace de los Naveros (punto kilométrico 16,666) y enlace del Saldillo (punto kilométrico 25,148).

La opción 2B tiene una longitud de 26.484 metros, compartiendo la primera mitad del trazado con la alternativa 2A y la segunda con la 1B, correspondiendo los primeros 5.829 metros a la duplicación de la N-340, que incluye la variante de Chiclana que se utilizará como calzada derecha. Presenta cinco enlaces denominados de Chiclana, de la Laguna, de Los Hozanejos, de los Naveros y del Grullo.

Subtramo: Conil de la Frontera-Vejer de la Frontera.

Para este subtramo se seleccionaron cinco opciones para la futura autovía, coincidentes entre sí en algunos subtramos, denominadas: 1, 2, 3, 3A y 4. Todas tienen el mismo origen (punto kilométrico 27,780) de la actual N-340, variando su punto final en función de la conexión con la carretera C-343.

La opción 1 tiene una longitud de 8.843 m y se desarrolla siguiendo aproximadamente el trazado de la carretera actual. En esta opción se plantean uno o dos enlaces, dependiendo de la opción que se adopte para el tramo anterior: enlace de la Muela (punto kilométrico 0,790), consistente en un paso superior sobre la autovía, y enlace de Vejer (punto kilométrico 6,720), de igual tipología que el anterior.

La opción 2 tiene una longitud de 7.388 m y se desarrolla bordeando el Cerro del Higuero, entroncando con los tramos anterior y posterior de modo similar a la opción anterior. En esta opción se realizará el enlace de la Muela (punto kilométrico 1,115) en el caso de que se adopte en el tramo anterior la solución 1A ó 2A.

La opción 3 tiene una longitud de 10.054 m y se desarrolla siguiendo aproximadamente la carretera actual, coincidiendo en sus primeros 7 kilómetros con la opción 1. En su tramo final la autovía pasa a carretera convencional para conectar con la variante Norte de Vejer en su punto kilométrico 1,464. En esta solución se plantean uno o dos enlaces: enlace de Muela (punto kilométrico 0,790) y enlace con la carretera C-343 de Medina Sidonia a Barbate (8,640).

La opción 3A tiene una longitud de 9.957 metros y se desarrolla siguiendo el trazado de la carretera actual coincidiendo en sus primeros 6 kilómetros con la opción 1. En su tramo final, antes del nudo con la C-343, la autovía pasa a carretera convencional para conectar con la variante Norte de Vejer en su punto kilométrico 1,464. En esta solución se prevén uno o dos enlaces: enlace de Muela (punto kilométrico 0,790) y enlace con la carretera C-343 de Medina Sidonia a Barbate (8,640).

La opción 4 tiene una longitud de 8.550 metros y se desarrolla siguiendo el trazado de la opción 2 en sus 6 primeros kilómetros y el de la opción 3A en su tramo final. En esta opción se plantean uno o dos enlaces: enlace de Muela (punto kilométrico 1,115) y enlace con la carretera C-343 de Medina Sidonia a Barbate (7,180).

Tramo: Vejer de la Frontera-Algeciras.

Este tramo corresponde al acondicionamiento de la actual carretera N-340 en diversas zonas, actuándose tan sólo en los siguientes subtramos:

Variante de Vejer.

Este subtramo se desarrolla desde el punto kilométrico 35,870 hasta el punto kilométrico 39,950 de la actual N-340, planteándose cuatro opciones:

Variante Norte, próxima al cauce del río Barbate.

Variante Centro, proyectándose un túnel de unos 439 metros

Mejora de la carretera actual.

Variante Sur, aprovechando parte de la actual carretera.

En las variantes Norte y Centro el trazado se ha definido para una velocidad de proyecto de 100 kilómetros/hora, y en las denominadas Sur y Mejora de la carretera actual para una velocidad de 80 kilómetros/hora.

Paso junto a la Laguna de la Janda.

Para este subtramo se proponen las siguientes opciones:

Variante Laguna de la Janda: Se trata de una opción de nuevo trazado. Esta opción, situada entre los puntos kilométricos 43,150 y 51,600 de la actual N-340, suprime el actual arco existente entre los dos puntos kilométricos citados, con la ventaja de reducir en unos 2 kilómetros la longitud a recorrer. La nueva traza afectaría al borde Sur de la vieja laguna cruzando los diferentes canales que se utilizan para su drenaje.

Mejora de la carretera actual del punto kilométrico 45,622 al punto kilométrico 47,270. Actualmente en este tramo la velocidad está limitada a 60 kilómetros/hora. En dos curvas con radios de 100 y 150 metros se ha mejorado el trazado con sendas curvas de radio 450 y 500 m, lo que permitirá circular a una velocidad de 100 kilómetros/hora.

Variante de Tahivilla.

Este tramo se encuentra situado entre los puntos kilométricos 58,800 y 61,750 de la actual carretera N-340, donde se encuentra localizado el núcleo de Tahivilla. Para resolver el paso por dicha localidad, se han estudiado dos soluciones de variante, denominadas Variante Norte de Tahivilla y Variante Sur de Tahivilla.

Mejora de la carretera actual del punto kilométrico 86,610 al punto kilométrico 94,600.

El objetivo es mejorar las características de la carretera actual entre los puntos kilométricos indicados, donde se encuentran las curvas más cerradas de todo el tramo Vejer-Algeciras, con algunos radios de unos 60 metros. En el acondicionamiento del trazado se han estudiado dos opciones:

Opción 1, que se define para una velocidad de proyecto de 100 kilómetros/hora.

Opción 2, para una velocidad de 80 kilómetros/hora. Esta segunda se ha estudiado con el fin de reducir los impactos ambientales, dada la situación de la zona, próxima o dentro del Parque Natural de Los Alcornocales.

Mejora de la carretera actual del punto kilométrico 98,550 al punto kilométrico 100,100.

Se mejora el trazado para alcanzar una velocidad de proyecto de 100 kilómetros/hora, ya que la actual es de 60 kilómetros/hora.

Tras la aplicación del análisis multicriterio, que incorpora criterios ambientales, económicos, funcionales y territoriales, el Estudio Informativo selecciona para cada uno de los tramos las siguientes alternativas:

Tramo	Subtramo	Selección
Tramo Chiclana-Vejer.	Chiclana-Conil.	Opción 1A.
	Conil-Vejer.	Opción 1.
Tramo Vejer-Algeciras.	Variante de Vejer.	Variante Norte.
	Paso junto a la Laguna de la Janda.	Variante de la Laguna de la Janda.
	Variante de Tahivilla.	Actual.
	Mejora de la carretera actual del punto kilométrico 86,610 al 94,100.	Opción 1.
	Mejora de la carretera actual del punto kilométrico 98,550 al 100,100.	Mejora.

Anexo III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Contenido

El Estudio de Impacto Ambiental analiza las opciones propuestas para la Autovía en el tramo Chiclana-Vejer y las variantes analizadas en el tramo Vejer-Algeciras.

El estudio comienza describiendo las alternativas, de acuerdo con la tramificación descrita en el anexo II, y sus acciones, incluyendo la medición

de tierras y las características del tráfico de cada una de ellas, así como los posibles vertederos.

Seguidamente, el estudio realiza una descripción del ámbito territorial y de los factores susceptibles de recibir impactos. En esta primera fase se analiza el estado actual de los aspectos del medio y como podrían verse afectados por la actuación prevista.

Se contemplan aspectos tales como la calidad del aire (resultando las concentraciones previstas de los diferentes contaminantes inferiores a los que marca la normativa); el clima (se trata de un clima atlántico); el ruido (se realizan mediciones de la situación previa en diversos puntos del trazado); el medio hídrico superficial (cuenca hidrográfica del Guadalete-Barbate, con el río Iro en Chiclana, el río Salado en Conil, el río Barbate y su afluente Almodóvar); el medio hídrico subterráneo (en el que destacan los sistemas Puerto Real-Conil y Vejer-Barbate) y el medio terrestre (se analizan la orografía y el relieve).

Dentro del paisaje, en el estudio se describen las distintas unidades presentes: en el primer tramo, hasta las Lagunetas y las Canteras del Jardán, un paisaje llano, con algunas lomas y colinas que enmarcan la zona; una morfología más irregular, que alterna lomas y colinas con alguna llanura, en el segundo tramo hasta Conil, y una orografía más acentuada, con una cota media de 120 metros, alternada por pequeños valles y colinas, en el tercer tramo.

Para el análisis de la vegetación, para el tramo Chiclana - Conil Vejer, en el estudio se describen diversas zonas: en la franja litoral, masas boscosas de pino y zonas húmedas (marismas de Sancti Petri y Laguna de la Paja); en la zona intermedia, cultivos; y en la zona norte, los restos de bosque autóctono formados por acebuches (Cerro de las Gorrionas y ladera norte del Cerro del Higuérón), alcornoques y encinas. Señala además la vegetación de ribera de los ríos que atraviesan la zona.

En el tramo Vejer - Algeciras predomina el dominio de la vegetación antrópica (vegetación adehesada y cultivos). Destaca en la zona de Barbate una mancha de pinos, correspondiente al Parque Natural de la Breña, los alcornoques de la Sierra del Retín y el Parque de los Alcornocales en las proximidades de Algeciras.

Posteriormente analiza la fauna, de gran importancia en el área de estudio, dado el papel canalizador del territorio en las migraciones de aves entre el continente europeo y el africano. Adjunta un inventario faunístico, destacando como hábitats faunísticos de mayor interés las zonas húmedas de la Laguna de la Paja, los bosques de acebuches y alcornoques del Pago del Humo y el Pinar de Claverán. Además, señala la presencia de especies protegidas, como el camaleón, la mariposa baja de dos colas y el fartet.

Dentro del medio socioeconómico, el estudio analiza variables como los usos del suelo, las infraestructuras viarias, los espacios protegidos, el planeamiento urbanístico y el patrimonio arqueológico.

Una vez identificados los efectos producidos sobre cada uno de los factores ambientales, el estudio valora el efecto global producido por la actuación mediante de la suma ponderada de los diferentes efectos parciales. De esta forma jerarquiza las alternativas según el mayor o menor impacto ambiental que suponen.

A continuación se realiza una propuesta de medidas correctoras y un análisis de impactos residuales. Las medidas correctoras se centran en la implantación de pantallas antirruído, protección hidrológica, gestión de tierra vegetal, aplicación de geored, aplicación de manta orgánica, hidro-siembras, plantaciones en terraplenes, desmontes, medianas, nudos y enlaces, y pasos de fauna, vegetación de ribera, restauración de zonas auxiliares de obra, seguimiento arqueológico y seguimiento y control ambiental de las obras. Tras la aplicación de las medidas correctoras, las opciones que producen menor afección sobre el medio ambiente son: La Opción 1-B para el tramo Chiclana - Conil; la Opción 1 para el tramo Conil-Vejer; la mejora de la carretera actual o la variante Centro para el subtramo Vejer; la mejora del trazado actual para el subtramo La Janda; la Variante Norte para el subtramo Tahivilla y la Opción 2 para el subtramo Tarifa-Algeciras, éstas cuatro últimas dentro del tramo Vejer - Algeciras.

El estudio concluye con la propuesta de un plan de vigilancia ambiental con las siguientes actuaciones:

Antes del inicio de las obras

Informe sobre los resultados de la inspección arqueológica.

Mediciones.

Niveles de ruido en las zonas de la traza cercanas a núcleos de población.

Durante la fase de construcción:

Nivel de ruido en las proximidades de los núcleos urbanos y nivel de polvo en el ambiente.

Calidad de las aguas.

Seguimiento y vigilancia del impacto sobre la geología y los suelos.

Comprobación de la no afección a zonas declaradas de interés ambiental. Pruebas de germinación de las plantas y semillas que se reciben, así como el estado sanitario de las mismas.

Vigilancia y Control de las plantaciones.

Durante la fase de funcionamiento:

Seguimiento y vigilancia del impacto acústico.

Control y vigilancia de la calidad de las aguas.

Seguimiento y Vigilancia de las revegetaciones y de las actuaciones de la adecuación faunística.

Por último, y para completar el seguimiento y la vigilancia ambiental, el estudio indica la preparación de un informe mensual con los siguientes aspectos:

Determinación del nivel de actividad y de impacto.

Definición de la localización de actividades e impactos.

Determinación de la duración de actividades e impactos.

Correlación de datos de actividades e impactos.

Eficacia observada de las medidas realizadas.

Elaboración de un plan de respuesta a las tendencias detectadas.

El estudio adjunta como anexos los planos temáticos de diversas variables, como la vegetación, fauna, usos del suelo, unidades de paisaje, visibilidad y líneas isófonas.

Anexo IV

Información pública del Estudio de Impacto Ambiental

Relación de alegantes:

Diputación Provincial de Cádiz.

Ayuntamiento de Vejer de la Frontera.

Ayuntamiento de Barbate.

Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera.

Ayuntamiento de Algeciras.

Ayuntamiento de Conil de la Frontera.

Asociaciones de Vecinos de la Carretera del Pago del Humo (PAGUMO).

Comunidad de propietarios «El Cuartón».

Junta de Hazas de Suerte del Común de Vecinos de Vejer de la Frontera.

La Diputación de Cádiz expresa, por sugerencia plantada por el Ayuntamiento de Chiclana, la posibilidad de que se contemple la opción denominada 2A en lo que pueda afectar a aquel termino municipal, en base a las consideraciones y justificaciones que el propio Ayuntamiento plantea en este período de audiencia y que justifica por los informes de su Servicio de Medio Ambiente, Obras e Infraestructuras, y de la Oficina del Plan General Municipal de Ordenación Urbana.

Considera que, dada la cercanía de algunos espacios protegidos a los trazados propuestos, como son las marismas de Sancti Petri, la Laguna de la Paja, el pinar de Claverán o del Hierro, el Pago del Humo, las Marismas del Barbate, y la afección directa de éstos trazados sobre algunos espacios protegidos, como el Complejo Endorreico de La Janda y el Parque Natural de Los Alcornocales, el Estudio de Impacto Ambiental debe incluir proyectos sobre protección de la fauna y de la flora, protección del medio físico, y medidas a adoptar en la fase de construcción. Finaliza con un listado de la normativa ambiental a tener en cuenta.

El Ayuntamiento de Vejer de la Frontera se muestra favorable a las Opciones 1B y 2B del tramo Chiclana-Conil, que se desarrollan por la actual N-340 hasta el cruce de Muela, ya que las Opciones 1A y 2A discurren por el Cerro de la Plata y afectarían a gran parte de las Hazas de Suerte de El Esparragal, propiedad del Común de Vecinos de Vejer de la Frontera. En cuanto al tramo Conil-Vejer, eligen la opción 3 como la más idónea para los intereses del municipio, ya que se realiza en su mayor parte sobre el trazado de la CN-340, no afectando al paraje de Sta. Lucía Cerro del Higuérón y Mentecote. Asimismo observan que no se ha previsto un enlace en el actual cruce con la carretera de Vejer a El Palmar y los Caños de Meca. En el tramo Vejer-Algeciras se muestran favorables a la opción Variante Norte de Vejer, seleccionada en el Estudio Informativo.

El Ayuntamiento de Barbate hace referencia a una serie de parcelas afectadas en su municipio por los trazados de la Variante de Laguna de la Janda y la mejora de la carretera actual del punto kilométrico 45,622 al 47,270.

La Junta de Hazas de Suerte muestra su preocupación por las afecciones de las opciones 1A y 2A del tramo Chiclana-Conil, que atraviesan la zona de Hazas de Suerte del Esparragal en las proximidades del río Salado, por lo que solicita la realización de las opciones 1B o 2B en este tramo.

El Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera propone como alternativa válida del tramo Chiclana-Conil en el ámbito de su termino municipal la opción 2, según las consideraciones y justificaciones que recogen y detallan los informes del Servicio de Medio Ambiente, Obras e Infraestructuras y de la Oficina de Plan General Municipal de Ordenación Urbana.

El Ayuntamiento de Algeciras expone una serie de consideraciones sobre la concepción general de la actuación entre Vejer y Algeciras, sobre la correcta delimitación del Parque Natural de los Alcornocales, sobre la planificación viaria del Plan de Ordenación del Campo de Gibraltar y sobre el escaso conocimiento de la realidad urbana de Algeciras. Seguidamente manifiesta la ausencia de concreción en cuanto al paso por núcleos consolidados, como son los de Pelayo, Pastores, Juliana, Los Guijos, etc., y la conexión con la variante intermedia de Algeciras. Finalmente expone seis peticiones, principalmente sobre la creación de accesos a distintos puntos.

El Ayuntamiento de Conil de la Frontera acuerda elegir la opción 2A del tramo Chiclana de la Frontera-Conil como la más adecuada al interés general del Municipio.

La Asociación de Vecinos de la Carretera del Pago del Humo (PAGUMO) se opone al trazado de la opción 1A, principalmente por ser la solución más cara y por motivos paisajísticos.

La Comunidad de Propietarios «El Cuartón», urbanización situada en el punto kilométrico 93 de la CN-340, solicita que se acondicione el acceso a la urbanización cuando se ejecuten las obras.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

20411 *RESOLUCIÓN de 31 de octubre de 2000, de la Subsecretaría, por la que se aprueba la carta de servicios correspondiente al Instituto Nacional de Estadística.*

El artículo 6.1 del Real Decreto 1259/1999, de 16 de julio, por el que se regulan las cartas de servicios y los premios de calidad en la Administración General del Estado, establece que tales cartas sean aprobadas por Resolución del Subsecretario del Departamento al que pertenezca el órgano o esté adscrito el organismo a cuyos servicios se refieren aquéllas. Establece igualmente dicho artículo que las cartas de servicios deberán ser previamente informadas por la Secretaría de Estado para la Administración Pública.

En su virtud, previo informe favorable de la Secretaría de Estado para la Administración Pública, he resuelto lo siguiente:

Primero.—Aprobar la carta de servicios correspondiente al Instituto Nacional de Estadística.

Segundo.—Ordenar la publicación de esta Resolución en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 31 de octubre de 2000.—El Subsecretario, Miguel Crespo Rodríguez.

Ilma. Sra. Presidenta del Instituto Nacional de Estadística.

20412 *ORDEN de 24 de octubre de 2000 por la que se dispone la publicación del acuerdo del Consejo de Ministros de 6 de octubre de 2000, por el que, conforme a lo dispuesto en la letra b del artículo 17 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, se decide declarar subordinar a la observancia de ciertas condiciones la operación de concentración económica consistente en la adquisición de «Evcí, Sociedad Anónima», por «Solvay Ibérica, Sociedad Limitada».*

En cumplimiento del artículo 15 del Real Decreto 1080/1992, de 11 de septiembre, por el que se aprueba el procedimiento a seguir por los órganos de defensa de la competencia en concentraciones económicas, y la forma y contenido de su notificación voluntaria, se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Ministros de 6 de octubre de 2000, por el que, conforme a lo dispuesto en la letra b del artículo 17 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, se decide subordinar a la observancia de ciertas condiciones la operación de con-

centración económica consistente en la adquisición de «Evcí, Sociedad Anónima» por «Solvay Ibérica, Sociedad Limitada», que a continuación se relaciona:

Vista la notificación realizada al Servicio de Defensa de la Competencia por parte de las sociedades «Solvay Ibérica, Sociedad Limitada», según lo establecido en el artículo 15 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, relativa a la operación de concentración económica consistente en la adquisición de «Evcí, Sociedad Anónima», por «Solvay Ibérica, Sociedad Limitada»;

Resultando que por la Secretaría General de Política Económica y Defensa de la Competencia (Servicio de Defensa de la Competencia) se procedió a la formalización del consiguiente expediente N-054, elevando propuesta acompañada de informe del excelentísimo señor Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de Economía;

Resultando que el Ministro de Economía, según lo establecido en el artículo 15 bis de la Ley 16/1989, resolvió remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia (TDC), por entender que de la operación podrá resultar una posible obstaculización al mantenimiento de una competencia efectiva en los mercados españoles de prémix alimentario, granzas alimenticias, granas rígidas y granzas flexibles;

Resultando que el TDC, tras el estudio del mencionado expediente, ha emitido dictamen en el que considera que, teniendo en cuenta los efectos sobre la competencia que podría causar la operación y tras valorar los posibles elementos compensatorios de las restricciones que se aprecian, resulta adecuado declarar improcedente la operación notificada;

Considerando que, según el artículo 17 de la Ley 16/1989, la competencia para decidir sobre estas cuestiones corresponde al Gobierno a propuesta del Ministro de Economía;

Vista la normativa de aplicación,

El Consejo de Ministros, a propuesta del Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de Economía, acuerda subordinar a la observancia de las siguientes condiciones, conforme al artículo 17.1.b) de la Ley 16/1989, la operación de concentración económica consistente en la adquisición de «Evcí, Sociedad Anónima» por «Solvay Ibérica, Sociedad Limitada»:

1. Deberá suprimirse la cláusula de no competencia entre Solvay y Evcí.
2. Solvay remitirá con periodicidad semestral y durante los próximos cinco años, desde la entrada en vigor del presente acuerdo, la lista de precios del PVC y de los compuestos de PVC comercializados por el grupo Solvay en España.
3. El incremento medio anual de los precios de los compuestos de PVC producidos por Solvay no podrá superar el incremento medio anual del componente de bienes intermedios del índice de precios industriales durante los años 2000, 2001, 2002 y 2003.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 24 de octubre de 2000.

DE RATO Y FIGAREDO

Ilmo. Sr. Secretario general de Política Económica y Defensa de la Competencia.

20413 *RESOLUCIÓN de 26 de octubre de 2000, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se autoriza la sustitución de la entidad gestora del fondo «Argentaria Crecimiento, Fondo de Pensiones».*

Por Resolución de fecha 26 de junio de 1997 se procedió a la inscripción en el Registro Administrativo de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46 del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por el Real Decreto 1307/1988, de 30 de septiembre, del fondo «Argentaria Crecimiento, Fondo de Pensiones» (F0468), siendo su entidad gestora «Argentaria Gestión de Pensiones, Entidad Gestora de Fondos de Pensiones» (G0081) y «Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, Sociedad Anónima» (D0025) su entidad depositaria.

La Comisión de Control del expresado fondo, con fecha 12 de junio de 2000, acordó designar como nueva entidad gestora a «BBVA Pensiones, Sociedad Anónima, Entidad Gestora de Fondos de Pensiones» (G0082).

En aplicación de lo previsto en la vigente legislación de planes y fondos de pensiones y conforme al artículo 8.º de la Orden ministerial de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10), esta Dirección