

emplaza a los posibles interesados en el mantenimiento del acuerdo de la Resolución recurrida, que sean titulares de un derecho subjetivo o un interés legítimo, ante la referida Sala por plazo de nueve días.

Madrid, 19 de noviembre de 1992.—El Subsecretario, Enrique Martínez Robles.

27035 *RESOLUCION de 19 de noviembre de 1992, de la Subsecretaría, por la que se emplaza a los interesados en el procedimiento número 3.816/1989 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo.*

Habiéndose interpuesto ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo recurso contencioso-administrativo por don Gonzalo Jiménez Jiménez y otros, en impugnación del Real Decreto 359/1989, de 7 de abril, de retribuciones de las Fuerzas Armadas, por el presente, en cumplimiento de lo ordenado por el Tribunal, se emplaza a los posibles interesados en el mantenimiento del acuerdo de la Resolución recurrida, que sean titulares de un derecho subjetivo o un interés legítimo, ante la referida Sala por plazo de nueve días.

Madrid, 19 de noviembre de 1992.—El Subsecretario, Enrique Martínez Robles.

MINISTERIO DEL INTERIOR

27036 *ORDEN de 24 de noviembre de 1992 por la que se regula la concesión de subvenciones a las organizaciones sindicales del Cuerpo Nacional de Policía durante 1992.*

En los Presupuestos Generales del Estado para 1992 se contemplan sendas partidas presupuestarias en las aplicaciones 16.06.222A.483 y 16.06.222A.484, por importes de 63.394.000 pesetas y 6.480.000 pesetas, respectivamente, destinadas a la concesión de ayudas económicas y compensaciones a organizaciones sindicales policiales en función de su representatividad y por su participación en el Consejo de Policía.

A fin de materializar los abonos que de ello se derivan, es necesario fijar normas que hagan referencia tanto a los criterios de reparto de subvenciones como a los procedimientos para su reclamación y abono, y, asimismo, determinar las cuantías y devengo de las compensaciones por participación en el Consejo de Policía.

En su virtud, este Ministerio ha dispuesto:

Primero.—1. El crédito que figura en la aplicación 16.06.222A.483 de los Presupuestos Generales del Estado para 1992, por importe de 63.394.000 pesetas, se destinará a la concesión de subvenciones y ayudas económicas a organizaciones sindicales del Cuerpo Nacional de Policía, en proporción a su representatividad.

2. El reparto de dicho crédito se realizará entre las organizaciones sindicales del Cuerpo Nacional de Policía, que de conformidad con lo establecido en la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, y a la vista del resultado de las elecciones a representantes en el Consejo de Policía celebradas el día 9 de mayo de 1991, hubieran alcanzado la condición de representativas.

3. A efectos de reparto se tendrán en cuenta las siguientes reglas:

a) Se asignarán por cada representante obtenido en el Consejo de Policía 600.000 pesetas anuales.

b) El remanente que se produzca como consecuencia de deducir de la consignación presupuestaria existente en la aplicación 16.06.222A.483, la suma resultante de las asignaciones del apartado a) se repartirá contablemente entre las organizaciones representativas en función del número total de votos, válidamente obtenidos en las últimas elecciones celebradas en todas las Escalas en que hubieran presentado candidatura.

Segundo.—1. El crédito que figura en la aplicación 16.06.222A.484 de los Presupuestos Generales del Estado para 1992, por un importe de 6.480.000 pesetas, se destinará a compensar económicamente a las organizaciones sindicales del Cuerpo Nacional de Policía con representación en el Consejo de Policía, por la participación en las reuniones del Pleno o de las Comisiones de Trabajo de dicho órgano.

2. A los efectos de determinación de dichas compensaciones económicas, se fijan las siguientes cuantías:

a) Por asistencia al Pleno del Consejo de Policía, 30.000 pesetas por cada Consejero y sesión.

b) Por asistencia a las Comisiones de Trabajo del Consejo de Policía, 15.000 pesetas por cada Consejero y sesión.

Cuando las sesiones del Pleno o de las Comisiones se prolonguen por tiempo superior a un día natural, se devengará únicamente la cuantía correspondiente a una sesión.

3. Para la percepción de las compensaciones anteriores será necesario acreditar la asistencia a las sesiones del Consejo de Policía de que se trate mediante certificación expedida por el Secretario del mismo.

Tercero.—1. El abono de las subvenciones recogidas en el apartado primero se efectuará por cuartas partes, a razón de una por cada trimestre natural vencido.

2. El abono de las compensaciones económicas contempladas en el apartado segundo se hará efectivo, asimismo, por trimestres naturales vencidos, computándose al respecto las sumas que corresponden en función de las asistencias acreditadas a reuniones del Pleno o de las Comisiones del Consejo de Policía durante dicho período de tiempo.

En cualquier caso, agotada la consignación presupuestaria existente en la aplicación 16.06.222A.484, no se abonará compensación de ningún tipo por asistencia o participación en el Consejo de Policía, de forma que el alcance global de dichas compensaciones tiene como límite el importe total de la citada consignación crediticia.

3. Por la Dirección General de la Policía se tramitarán los expedientes que procedan para el libramiento de fondos con el carácter de «a justificar», a favor de la Habilitación de dicho Centro directivo, que permitan el pago efectivo por la misma de las cuantías que resulten de aplicación en concepto de las ayudas y compensaciones previstas en la presente Orden.

Cuarto.—Las organizaciones sindicales beneficiarias de las ayudas y compensaciones reguladas en la presente Orden deberán atenerse a lo previsto en el artículo 81 de la Ley General Presupuestaria (texto refundido aprobado por el Real Decreto Legislativo 1091/1988, de 23 de septiembre), según redacción dada al mismo por la Ley 31/1991, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1992, en cuanto les resulte de aplicación, debiendo acreditar estar al corriente de sus obligaciones fiscales y frente a la Seguridad Social o tener concedido aplazamiento de las cuotas debidas con carácter previo al cobro de aquéllas.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—La presente disposición entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», si bien sus efectos se aplicarán retroactivamente a partir del 1 de enero de 1992.

Segunda.—Se autoriza a la Dirección General de la Policía para que dicte las instrucciones oportunas de desarrollo y aplicación de la presente Orden.

Tercera.—Los efectos de la presente Orden estarán referidos al ejercicio económico de 1992.

Madrid, 24 de noviembre de 1992.

CORCUERA CUESTA

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

27037 *RESOLUCION de 28 de octubre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto trazado de la variante de El Puerto de Santa María. Carretera N-IV, de Madrid a Cádiz, puntos kilométricos 647,0 al 660,0. Tramo: El Puerto de Santa María, provincia de Cádiz, de la Dirección General de Carreteras.*

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto trazado, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 28 de octubre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE TRAZADO DE LA VARIANTE DE EL PUERTO DE SANTA MARIA. CARRETERA N-IV DE MADRID A CADIZ. P.K. 647,0 AL 660,0. TRAMO: EL PUERTO DE SANTA MARIA, PROVINCIA DE CADIZ, DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS.

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

La Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 12 de febrero de 1.991 a la Dirección General de Política Ambiental, como memoria resumen del proyecto, documentación relativa al proyecto de Trazado y al Estudio de Impacto Ambiental, al objeto de iniciar al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de este Proyecto de Trazado es la definición de una variante de la CN-IV entre los p.p. k.k. 647,0 y 660,0 para suprimir la travesía de El Puerto de Santa María, en la provincia de Cádiz.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política 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 18 de junio de 1.991, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el Proyecto de Trazado y el Estudio de Impacto Ambiental, conjuntamente, a trámite de Información Pública, mediante anuncio que se publicó en el Boletín Oficial del Estado de 29 de mayo de 1.992, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente con fecha 4 de agosto de 1.992, la Dirección General de Carreteras completó el expediente remitiendo a la Dirección General de Política Ambiental el resultado de la Información Pública.

El Anexo II contiene los datos esenciales del Proyecto de Trazado.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el Anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de Información Pública, se acompaña como Anexo IV. En este mismo Anexo IV se recogen también las alegaciones presentadas en el trámite de Información Pública establecido para este proyecto por la Demarcación de Costas de Andalucía-Atlántico, en cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 22/88 de Costas, cuyo anuncio fue publicado en el Boletín Oficial de la Provincia el 8 de abril de 1.992.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/86 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 1131/88 de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el proyecto de la Variante del Puerto de Santa María. Carretera N-IV de Madrid a Cádiz. P.k. 647,0 al 660,0. Tramo: El Puerto de Santa María (Cádiz).

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada, se establece por la Presente DECLARACION, para que el proyecto pueda ser considerado ambientalmente viable, las siguientes CONDICIONES:

- 1.- **Permeabilidad territorial.** Durante la construcción y explotación de la nueva carretera, se asegurará mediante las actuaciones necesarias, el acceso, al nivel actual como mínimo a las carreteras interceptadas que se indican en el proyecto, así como a los demás caminos rurales y vías vecinales atravesados por el mismo. Igualmente se tomarán

las medidas pertinentes para dejar expedito el paso de ganado y demás comunicaciones agrarias de interés general en las denominadas Cañada de Esquivel, Cañada de la Vega y Cañada del Hato de la Sierra y cualquiera otra que pudiera existir en la zona de estudio.

- 2.- **Protección del sistema hidrológico.** Con objeto de mantener inalteradas las características de los cauces de los ríos Guadaleta y San Pedro, así como las demás líneas de drenaje cruzadas por la carretera, no se acumularán materiales derivados del movimiento de tierras en los mismos, ni se localizarán instalaciones auxiliares de obras en áreas desde las que se pueda afectar al sistema fluvial.

En particular, en la construcción de los puentes sobre los mencionados ríos Guadaleta y San Pedro, se tendrá en cuenta que la franja de afección se mantenga en los límites de ocupación del trazado de la carretera, con objeto de evitar que sea afectada la vegetación de ribera de sus márgenes.

- 3.- **Protección a las marismas y salinas.** Dado que el proyecto afecta al Parque Natural Bahía de Cádiz, declarado mediante Ley 2/89 de la Junta de Andalucía, y que en concreto el trazado proyectado cruza el mencionado Parque por una zona de marismas inundables y de salinas, se deberá cumplir, con objeto de minimizar en lo posible el impacto que supone la ocupación de éstas por la nueva carretera, lo siguiente:

- a) Se garantizará la circulación hídrica entre las zonas que quedan a un lado y a otro de la futura variante, habilitando cuantos pasos de agua sean necesarios para reponer los cauces o caños existentes de manera que no existan tramos de más de 250 m. sin dichos pasos, bien en forma de puentes o de obras de fábrica ampliamente dimensionadas.
- b) No se permitirá la edificación en las márgenes de la variante, ni tampoco el tendido aéreo de líneas de suministro de energía o telefónico.

- c) Se diseñarán medidas para evitar la intrusión en la marisma de contaminantes procedentes de posibles accidentes del transporte y de las escorrentías de la lluvia sobre la calzada.
- d) Se diseñarán asimismo medidas para evitar la intrusión en la marisma de materiales procedentes de la potencial erosión de los taludes.
- e) Se prohíben todo tipo de escombreras, vertederos y vertidos en la marisma, debiendo limitarse los movimientos de maquinaria exclusivamente a la zona de ocupación de la vía, para lo que previamente, y para asegurar su cumplimiento se vallará el perímetro de la referida zona.
- f) Teniendo en cuenta lo manifestado por la Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía sobre la incidencia del trazado en la zona de marismas y salinas, se desviará, de acuerdo con dicho Organismo, el trazado en el tramo Sur del cruce con el río Guadaleta, por la zona desecada al Este del muro de separación con la marisma evitando la afección a las salinas de la Tapa y Marivelez.

- 4.- **Protección del Paisaje.** Debido a que el paso de la vía por el cerro de San Cristóbal necesitaría, según el proyecto, desmontes de más de 30 m en 200 m de longitud y de más de 10 m en 600 m lineales, se procederá a realizar un estudio de viabilidad técnica para sustituir la solución del proyecto por un túnel en mina, en la mayor longitud posible.

- 5.- **Prevención del ruido.** Si bien el trazado de la nueva carretera supone un alejamiento respecto de las zonas pobladas con relación a la actual CN-IV, y por tanto una disminución de la afección por ruido, la traza discurre en el p.k. 1+750, aproximadamente, entre la urbanización "La Piedad" y el sanatorio psiquiátrico "El Madrigal" (del cual

no se hace mención en la documentación presentada en el procedimiento de Evaluación, a pesar de su gran proximidad al trazado).

En el tramo referido, deberán diseñarse y realizarse las obras adecuadas con objeto de que los niveles de inmisión sonora medidos en los límites de las zonas de viviendas, no sobrepasen los 55 dB(A) Leq nocturnos, ni los 65 dB(A) Leq diurnos, y en la zona del sanatorio, no sobrepasen los 45 dB(A) Leq nocturnos ni los 55 dB(A) Leq diurnos.

Implantadas las medidas antirruido e iniciada la explotación de la nueva vía deberán realizarse las oportunas mediciones y, en caso de registrarse niveles superiores a los previstos, se llevarán a cabo las medidas complementarias precisas para reducirlos a las condiciones anteriormente señaladas.

6.- **Protección a los yacimientos arqueológicos.** En relación con el informe presentado por la Consejería de Cultura y medio Ambiente de la Junta de Andalucía, en el que se pone de manifiesto la existencia de yacimientos arqueológicos afectados por la construcción de la variante, y teniendo en cuenta la posibilidad técnica de salvar el área por túnel en mina, se realizarán las oportunas prospecciones en las zonas finalmente afectadas, para determinar las medidas a tomar, entre ellas, la modificación del trazado evitando la afección a la "Cueva del Civil" y a los depósitos de la "Traída de Aguas de la Piedad", de acuerdo con el mencionado Organismo.

7.- **Recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.** Con objeto de contribuir a minimizar la erosión de los taludes y recuperar las áreas afectadas por la construcción de la vía, se realizarán las siguientes actuaciones:

Antes de la ocupación de los terrenos, se procederá a la retirada de tierra vegetal que servirá a los fines de revegetación de los taludes.

Se señalará la localización de vertederos, y el almacenamiento de los sobrantes de excavación.

Se procederá a la revegetación de taludes en las condiciones que especifican los capítulos d.5.1, d.5.2 y d.5.3 del Estudio de Impacto Ambiental.

Las actuaciones de regeneración deberán estar ejecutadas con anterioridad a la emisión del Acta de Recepción Provisional de la Obra.

8.- **Programa de Vigilancia.** Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos identificados como significativos en el Estudio de Impacto Ambiental, de los adicionalmente identificados por el Organismo ambiental, y de las medidas correctoras establecidas en dicho Estudio y en el Condicionado de esta Declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones establecidas, y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión.

El programa incluirá:

- Un informe trimestral, durante la ejecución de las obras, sobre el resultado de las mediciones acústicas según lo expresado en la Condición 5, y un informe a los dos meses del inicio de la explotación de la nueva vía.
- Dos informes sobre el estado de la vegetación implantada en el proyecto de recuperación ambiental a que se refiere la condición 7, remitiéndose el 1º antes de la emisión del Acta de Recepción Provisional de la obra y el 2º transcurridos dos años desde la referida fecha.

Se remitirá 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.

9.- Documentación adicional. Antes de iniciarse las obras, la Dirección General de Carreteras, remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, un escrito certificando la incorporación al Proyecto de Construcción a adjudicar definitivamente, de la documentación y prescripciones adicionales que esta Declaración de Impacto Ambiental establece como necesaria, y que es la siguiente:

- Diseños referidos en la condición 3c); 3d); y 3f).
- Resultado del estudio de alternativas a que se refiere la condición 3f).
- Estudio a que hace referencia la condición 4.
- Diseño referido en la condición 5.
- Informes sobre prospecciones y modificación del trazado a que se refiere la condición 6.
- Informe sobre las localizaciones a que se refiere la condición 7.

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

Madrid, 28 de octubre de 1.992.- D. Domingo Jiménez Beltrán.
Director General de Política Ambiental.

ANEXO I

CONSULTAS SOBRE EL IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO.

RELACION DE CONSULTADOS

- | | |
|---|---|
| 1.- DELEGACION DEL GOBIERNO EN ANDALUCIA | X |
| 2.- PRESIDENCIA DE LA JUNTA DE ANDALUCIA | X |
| 3.- AGENCIA DE MEDIO AMBIENTE. JUNTA DE ANDALUCIA | X |

RESPUESTAS

RECIBIDAS

- | | |
|---|---|
| 4.- CONFEDERACION HIDROGRAFICA DEL GUADALQUIVIR | X |
| 5.- INSTITUTO DE CIENCIAS MARINAS. C.S.I.C. | |
| 6.- CENTRO DE EDAPOLOGIA Y BIOLOGIA APLICADA | |
| 7.- CENTRO DE ESTUDIOS TERRITORIALES Y URBANOS | |
| 8.- INSTITUTO DE RECURSOS NATURALES Y AGROBIOLOGIA
(C.S.I.C) | X |
| 9.- ASAMBLEA VERDE | |
| 10.- ANDALUS. FEDERACION ECOLOGISTA ANDALUZA AMIGOS
DE LA TIERRA | |
| 11.- FEDERACION ANDALUZA ASOCIACIONES DEFENSA NATURALEZA | |
| 12.- CONFEDERACION ECOLOGISTA PACIFISTA ANDALUZA
(C.E.P.A.) | |
| 13.- ICONA | X |
| 14.- ASOCIACION GADITANA DE DEFENSA Y ESTUDIO DE LA
NATURALEZA (AGADEN). | |
| 15.- FEDERACION ECOLOGISTA PACIFISTA GADITANA (FEPG) | |
| 16.- GOBIERNO CIVIL DE CADIZ | X |
| 17.- DIPUTACION PROVINCIAL DE CADIZ | X |
| 18.- JUNTA DEL PUERTO BAHIA DE CADIZ | X |
| 19.- DEMARCACION DE COSTAS ANDALUCIA-ATLANTICO | X |
| 20.- AYUNTAMIENTO DEL PUERTO DE SANTA MARIA | X |

La respuesta del ICONA fue la siguiente:

"Cabe indicar, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, la afección al complejo endorreico del Puerto de Santa María, declarado Reserva Natural por Ley 2/1987 de 2 de abril.

Destaca en este espacio la presencia de especies catalogadas "en peligro de extinción" (R.D. 439/90), como es el caso de la malvasía (*Oxyura leucocephala*), Focha cornuda (*Fulica cristata*) y Cerceta pardilla (*Marmaronetta angustirostris*). También otras especies como el Camaleón (*Chamaeleo chamaeleon*), Charrancito (*Sterna albifrons*), Avoceta (*Recurvirostra avosata*), y otras, catalogadas como de interés especial.

El área de inundación mareal con fuerte salinización presenta pequeñas lagunas y marismas, ciénagas y estepas de vegetación halófila de gran importancia para las aves acuáticas, especialmente para el citado Charrancito cuya principal colonia

reproductora del País se encuentra en éste área, que puede calificarse de sensible entre otros por la alteración de carácter urbano y fuerte contaminación.

Con objeto de minimizar el impacto derivado de las obras de la variante propuesta se deberían controlar los movimientos de tierra, -desmontes, escombreras, vertidos- que deberían realizarse de forma que no alteren sensiblemente las características naturales de la zona indicada.

Por otra parte, de llevarse a cabo el proyecto sería conveniente realizar un seguimiento periódico de los posibles impactos ambientales ocasionados y muy especialmente en lo relativo a la evolución de los niveles poblacionales de las especies aludidas anteriormente".

Los aspectos más relevantes contenidos en las respuestas de otros Organismos son:

La Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Señala que el trazado proyectado cruza el Parque Natural de la Bahía de Cádiz por una zona de marismas inundables de considerable valor ecológico proponiendo, para minimizar su afección, un trazado que discurra, en el tramo Sur del cruce con el río Guadalete, por la zona desecada, situada al Este del muro de separación con la marisma.

Por otra parte, según la Agencia la construcción de esta variante y la de Puerto Real supone el aislamiento de una zona inundable que queda al sur del nudo de conexión de estas variante. Por ello, el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, debería tener en cuenta la implementación de drenajes que sustituyan a los naturales, adecuándose tanto su ubicación como en su dimensionamiento, en orden a permitir el flujo y refluo de mareas en la zona.

Adicionalmente la Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, señala como aspectos a considerar en el Estudio de Impacto los siguientes:

- Determinación del impacto producido por las aguas de escorrentía, así como las medidas correctoras encaminadas a prevenir el paso de contaminantes de la calzada a las zonas de vertido de dichas aguas.

- Establecimiento de medidas correctoras encaminadas a prevenir fenómenos erosivos. En las zonas de marismas, la estabilización de taludes habrá de hacerse de forma que se evite el arrastre de materiales hacia cursos de aguas, mediante un sistema adecuado de drenaje. Estos taludes se integrarán en el paisaje de la zona. Caso de plantearse ^{la} revegetación de los taludes, las especies empleadas deberán ser autóctonas de la zona.
 - Medidas correctoras encaminadas a minimizar los impactos producidos en la fase de construcción, principalmente en lo referente a los movimientos de maquinaria, movimientos de tierra, extracción de áridos, vertederos, etc...
 - La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir comunica que no tiene sugerencia alguna que formular al estudio remitido.
 - El Instituto de Recursos naturales y Agrobiología del C.S.I.C. en Sevilla, estima que el impacto sobre el factor edáfico será importante, dada la extensión de terrenos cultivables que atraviesa el nuevo trazado, así como la incidencia sobre la circulación hídrica en las marismas, que afectará, por su proximidad, al Parque Natural Bahía de Cádiz.
 - La Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz, abunda en la necesidad de reponer los cauces y pasos existentes en el tramo que discurre por zona de marismas, ampliamente dimensionadas para permitir el flujo de mareas, eliminar el efecto presa en caso de lluvias torrenciales y facilitar el paso de fauna menor.
 - La Diputación Provincial de Cádiz señala la fragilidad del Territorio sobre el que se actúa y los diferentes grados de protección que desde la Normativa Ambiental y Urbanística ostenta el mismo.
- En este sentido señala los siguientes aspectos a considerar en el Estudio de Impacto Ambiental:

- Afección de las obras sobre el sistema de marismas y sobre las especies que en ellas habitan en particular las que se encuentran en peligro de extinción.
- Incidencia sobre las salinas de la Tapa y Marivelez, actualmente en producción, no sólo desde el punto de vista ambiental, sino también por constituir uno de los más importantes patrimonios ecológicos de la Bahía de Cádiz y Litoral Occidental Andaluz.
- Necesaria coordinación con los proyectos y estudios en realización por la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía y el Centro de Investigaciones Pesqueras del C.S.I.C. para la preservación pesquera de las zonas húmedas de la Bahía.
- Los posibles impactos paisajísticos derivados de la construcción de puentes sobre los ríos Guadalete y San Pedro y sobre el ferrocarril.

El Gobierno Civil de Cádiz adjunta informe de la Delegación Provincial de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, donde se señala que el nuevo trazado discurre por zona de alta densidad arqueológica, donde existen yacimientos catalogados en el "Inventario de yacimientos Arqueológicos de la Provincia de Cádiz" elaborado por la Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura en 1986.

Concretamente, según el referido informe, la variante afecta a la denominada Area 2: Zona de Buenavista-Ermita de San Cristóbal y alrededores, entre Sidueña en el km.1 de la carretera a El Portal, y la conexión de la nueva vía con la N-VI a la altura del km. 647, en la que destacan los siguientes yacimientos arqueológicos:

- a) Sidueña. Yacimiento prehistórico, posiblemente de la Edad del Cobre. Parcialmente destruido por Canteras.
- b) Area de Buenavista-Ermita de San Cristóbal
 - Hipogeo denominado "El Civil", siglos XVII y XVIII.
 - Asentamiento romano-republicano.
 - Taller de la Edad del Cobre.

La Demarcación de Costas Andalucía Atlántico, informa lo siguiente:

- 1.- El trazado discurre en su totalidad por terrenos de dominio público marítimo-terrestre, de acuerdo al deslinde aprobado por O.M. de 12/2/71, por lo que nos encontramos en el supuesto del artículo 32.2 de la Ley 22/88 de Costas.
- 2.- El dominio público a ocupar está constituido por marismas, medio físico de gran fragilidad y alto valor ecológico. Por Tanto resulta imprescindible garantizar la circulación del agua entre las zonas que quedarán a un lado y a otro de la futura variante. En ningún caso deben existir tramos de más de 250 m. sin pasos de agua, bien en forma de puente (en todos los caños), bien en forma de atajea o similar obra de fábrica.
- 3.- No debería permitirse la edificación en los márgenes de la variante, ni tampoco el tendido aéreo de líneas de suministro de energía o telefónicas.

- El Ayuntamiento del Puerto de Santa María, remite un análisis ambiental del proyecto, realizando la siguiente valoración de impactos:

- Impacto perjudicial sobre fauna, flora, aire, hidrología y paisaje.

- Impacto beneficioso sobre el suelo.
- "Impacto indiferente" sobre la climatología y el patrimonio artístico (señala que no hay ninguna zona Histórico-Artística afectada).

Propone como medidas correctoras las siguientes:

- Plantaciones con árboles y arbustos autóctonos de la zona, en taludes, vertederos y riberas de los ríos, en una densidad mínima de 1.500 plantas/Ha.
- Creación de los pasos necesarios con la capacidad hidráulica suficiente, para permitir la comunicación de la marea en ambas márgenes, y evitar el efecto barrera sobre la fauna y los canales de las marismas.
- Reposición de terreno vegetal y posterior repoblación con especies y la misma densidad de flora existente en las zonas afectadas por los caminos auxiliares e instalaciones temporales.

ANEXO II

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y SUS ALTERNATIVAS

La vía proyectada se plantea como variante de la CN-IV entre los P.K. 647,0 y 660,0, para eliminar la travesía actual del Puerto de Santa María. Consiste en un trazado de dos calzadas separadas por mediana, con características de Autovía.

El desarrollo de la traza, que se inicia en el PK 647,0, se extiende en una longitud total de 9.760m. hasta llegar a su final, donde se conecta con la Variante de Puerto Real.

El proyecto, en su origen, se enlaza con el tramo Jerez de la Frontera-El Puerto de Santa María, definiéndose el enlace del Cerro de San Cristóbal, que permite los movimientos El Puerto-Jerez, el Puerto- El Puerto y el giro a la izquierda Cádiz-El Puerto. Prácticamente, desde el origen del proyecto hasta el cruce con la carretera de "El Portal" (CA-201) p.k. 1+500, el

trazado discurre por el Cerro de San Cristóbal, con desmontes de más de 30m. en 200m. de longitud, y de más de 10m. en 600m. lineales.

En el p.k. 1+760 la autovía transcurre entre la urbanización "La Piedad" y el centro psiquiátrico "El Madrigal".

A partir del p.k. 2+460, la rasante comienza a elevarse para salvar el paso sobre el F.C. Sevilla-Cádiz en el p.k. 2+880.

En el p.k. 3+360, se resuelve el camino que comunica la zona regable de Dª Blanca con una estructura de paso sobre la variante.

En el p.k. 5+000, pasa sobre el río Guadalate. Se proyecta un cruce transversal sobre la autovía en el p.k. 5+740, y en el p.k. 8+600 se atraviesa el río San Pedro.

En el final del tramo se proyecta un enlace en la zona donde se prevé la conexión con la futura variante de Puerto Real.

Desde el p.k. 2+500 aproximadamente, hasta el final del tramo, la traza discurre sobre terrenos de marismas, cuyas características geotécnicas obligan a un tratamiento especial, tanto en cuanto a la construcción del terraplén, como en lo referente a la cimentación y tipología de las estructuras.

No se contempla ninguna alternativa al trazado propuesto.

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

CONTENIDO

El estudio indica que la zona se caracteriza por poseer un clima mediterráneo marítimo seco, con temperatura media anual de 17,5°C y una precipitación que oscila entre 650 y 700 mm anuales.

Se encuentra situada al Norte de la provincia de Cádiz, con una altitud media a la cota 50m. en el zona del Cerro de San Cristóbal, y a la cota 3m. en el resto.

La Geomorfología del lugar la configura totalmente el citado Cerro de San Cristóbal, y los ríos Guadalete y San Pedro. El terreno es estable en el Cerro de San Cristóbal, y en la parte en estado natural de los ríos mencionados.

Existen materiales impermeable y semipermeables en las cuencas de los ríos, con un drenaje por escorrentía superficial poco activo, dadas su morfología plana y su pequeña altitud sobre el nivel del mar, lo que origina zonas marismeñas y pantanosas. En el Cerro de San Cristóbal el terreno está constituido por materiales semipermeables a permeables, con posibles acuíferos a gran profundidad.

Señala el Estudio la especial atención que merecen las marismas existentes en el ámbito de esta obra, formadas en zonas aluviales frecuentemente inundadas por aguas saladas, colonizadas por una vegetación de origen terrestre compuesta por herbáceas y leñosas de poca altura, y constituyendo uno de los medios más dinámicos existentes. La acumulación de sedimentos da lugar a planicies mareales de naturaleza fango-arenosa, que debido a su baja altura están la mayor parte del tiempo inundadas. Hay parte de marismas desecadas para su aprovechamiento como tierras de labor en zonas próximas al río Guadalete, y hay otras transformadas en salinas.

De forma paralela a la formación de las marismas, aparece un proceso de instalación, desarrollo y madurez de una serie de redes de drenaje, constituidas por esteros, caños y canales, que se diferencian según su tamaño.

Estas redes son las que se ocupan de la circulación y distribución de flujo mareal, y aparecen a un lado y otro del río San Pedro.

Finalmente cabe destacar que las salinas no son más que terrenos marismeños transformados en un sistema de canales y extensas zonas encharcadas de escasa profundidad, donde las aguas mareales van pasando por gravedad de unos compartimentos a otros situados a niveles inferiores, en los que se facilita progresivamente la evaporación.

Según el Estudio, la flora se caracteriza por la siguiente composición: labor intensiva, donde el cultivo predominante es el girasol; regadío en las proximidades del río Guadalete, donde

se alterna maíz, remolacha, algodón y sorgo; olivar al norte del Cerro de San Cristóbal, afectando levemente a la zona de estudio; espacios improductivos en los ecosistemas marismeños, donde la riqueza de las especies es baja pero alcanzando notables valores de biomasa; pastizal sin arbolado, que se desarrolla en las marismas altas y secas; matorral; y por último, los bosquetes de pinos en cuyo sotobosque aparecen retamas, jaras, etc.

Las salinas constituyen unos espacios de gran interés biológico que permiten desarrollar una valiosa producción de fitoplancton y zooplancton que sirve de base a la cadena trófica.

El Estudio considera que en la fauna asociada a la vegetación existente destacan crustáceos, moluscos, peces y aves relacionando las aves silvestres a proteger según la Directiva 79/409/CEE.

En definitiva el Estudio presenta como impactos significativos, los siguientes:

- El producido sobre el medio hídrico superficial por el encauzamiento de los canales de drenaje a través de las obras de fábrica.
- La creación de terraplenes y desmontes y la erosionabilidad.
- La afeción a las especies en peligro de extinción.
- La obstrucción visual por la construcción de terraplenes.
- El deterioro del paisaje por la realización de los puentes sobre los ríos Guadalete y San Pedro, enlaces y pasos superiores.
- La afeción a las marismas y salinas.

ANÁLISIS DE CONTENIDO

- El Estudio no tiene en cuenta las respuestas a las consultas previas.

- Es muy esquemático en su planteamiento careciendo de una serie de datos que habrán de ser suministrados a través del condicionado impuesto en la Declaración.
- Adolece de cartografía pormenorizada de la zona.
- No analiza los fuertes desmontes del trazado por el Cerro de San Cristóbal.
- No se ocupa de la posible afección al Patrimonio Arqueológico.
- No menciona la existencia del centro psiquiátrico afectado por este proyecto.
- No determina el impacto producido por las aguas de escorrentía ni por tanto las medidas correctoras para prevenir el paso de contaminantes de la calzada a las zonas de vertido de dichas aguas.
- No presenta documento de síntesis.

ANEXO IV

RESULTADO DE LA INFORMACION PUBLICA REALIZADA POR LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS.

ALEGANTES

Dirección Provincial de Cádiz de la Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Señala en su escrito, que una vez examinado el Estudio de Impacto Ambiental, no aprecia se haya recogido su sugerencia relativa a una ligera modificación del trazado a su paso por la salina de la Tapa, haciéndolo discurrir por un camino del IARA existente o por las marismas desecadas de la margen izquierda del río Guadalete.

Solicita en consecuencia información sobre la posible redacción de un proyecto modificado que recoja la variación antes aludida.

RESULTADO DE LA INFORMACION PUBLICA REALIZADA POR LA DEMARCACION DE COSTAS DE ANDALUCIA-ATLANTICO.

ALEGANTES

- Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, Delegación Provincial de Cádiz.
- Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.
- Instituto Andaluz de Reforma Agraria.
- Consejería de Cultura y Medio Ambiente, Junta de Andalucía.

Los aspectos más significativos de las alegaciones son:

- La Dirección Provincial de Cádiz de la Agencia de Medio Ambiente indica que con anterioridad a la información pública del trazado, formuló consideraciones al mismo para la realización del obligatorio Estudio de Impacto Ambiental y vincula la preceptiva autorización para cruzar el Parque Natural Bahía de Cádiz, a la Declaración de Impacto Ambiental.

- La Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía hace constar que respecto de las carreteras de titularidad autonómica, no existe ningún inconveniente para la realización de la variante.

- El Instituto Andaluz de Reforma Agraria, indica que el proyecto afecta de forma importante obras de riego, drenaje y viaria de zonas regables, por lo que procedería que por parte del M.O.P.T. se presente a su consideración un informe relativo a la afección ocasionada por la obra, en el que se contemple la reposición de los servicios de riego, saneamiento agrícola y comunicación de las zonas regables afectadas.

Manifiesta así mismo, que la vía atraviesa dos cañadas, la "Cañada de Esquivel" y la "Cañada del Rato de la Sierra", ambas con anchura legal de 75,22 m., y que en el cuadro de

expropiaciones del proyecto sólo figura 11.026 m² de la cañada de Esquivel. Señala que la expropiación de tales terrenos es contraria a la vigente Ley 22/1974 de 27 de junio, de Vías Pecuarias.

- La Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía realiza un detallado informe arqueológico sobre los terrenos afectados por la variante, en el que considera el cerro de San Cristóbal como área de alta densidad de yacimientos, demanda prospecciones, y estima necesarias las siguientes modificaciones:

1) Ampliación del radio de la curva en el tramo de unión con la N-IV en el km. 647, para salvar la cueva del Civil.

2) Desplazamiento del trazado hacia el Este en la zona próxima a la intersección con la carretera a El

Portal, así como la vía de acceso desde la misma carretera a la variante en Dirección a Puerto Real, para salvar los depósitos de agua de la "Traída de la Piedad".

27038 *RESOLUCION de 2 de noviembre de 1992, de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, por la que se dispone la publicación del Convenio de colaboración entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad Autónoma Valenciana para la rehabilitación de viviendas afectadas por aluminosis para el periodo 1992-1994.*

Suscrito, previa tramitación reglamentaria, entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad Autónoma Valenciana el día 23 de octubre de 1992 un Convenio de colaboración para la rehabilitación de viviendas afectadas por aluminosis, y en cumplimiento de lo establecido en el punto noveno del Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 1990 («Boletín Oficial del Estado» del 16), procede la publicación de dicho Convenio, que figura como anexo de esta Resolución.

Madrid, 2 de noviembre de 1992.—La Directora general, Cristina Narbona Ruiz.