

«Tavice, Sociedad Limitada», del modelo de aparato surtidor destinado al suministro de carburante líquido, modelo FD 200 y sus tres versiones. Las características de denominación son:

Modelo: FD 200.

Versiones: FD 202, FD 204 y FD 206.

La versión FD 202 consta de un solo módulo para un producto y dos medidores para dos puntos de suministro.

La versión FD 204 consta de dos módulos para dos productos y cuatro medidores para cuatro puntos de suministro.

La versión FD 206 consta de tres módulos para tres productos y seis medidores para seis puntos de suministro.

Y las características metroológicas son las siguientes:

Caudal máximo: 45 litros/minuto.

Caudal mínimo: 4,5 litros/minuto.

Presión máxima de funcionamiento: 1,5 bares.

Sumistro mínimo: 2 litros.

Margen de temperatura de funcionamiento: - 10° C a + 50° C.

Clase de líquidos a medir: Gasolina, gasóleos, petróleos.

Segundo.—El signo de aprobación de modelo asignado será:

0522
92064

Tercero.—Los instrumentos correspondientes a la aprobación de modelo a que se refiere esta Resolución llevarán las siguientes inscripciones de identificación en su placa de características:

Nombre y anagrama del fabricante.

Denominación del modelo.

Número de serie y año de fabricación.

Versiones.

Caudal máximo, en litros/minuto.

Caudal mínimo, en litros/minuto.

Presión máxima de funcionamiento, en bares.

Suministro mínimo, en litros.

Margen de temperatura de funcionamiento, en grados centígrados.

Clase de líquidos a medir.

Signo de aprobación de modelo: E

Cuarto.—Para garantizar un correcto funcionamiento de los instrumentos se procederá a su precintado, una vez realizada la verificación primitiva, según se describe y representa en la Memoria y planos que sirvieron de base para su estudio por el Centro Español de Metrología.

Quinto.—Los instrumentos correspondientes a la aprobación de modelo a que se refiere esta Resolución deberán cumplir todos los condicionamientos contenidos en el anexo al certificado de aprobación de modelo.

Sexto.—Próximo a transcurrir el plazo de validez que se concede, la Entidad o titular de la misma, si lo desea, solicitará del Centro Español de Metrología la oportuna prórroga de esta aprobación de modelo.

Tres Cantos, 4 de noviembre de 1992.—El Presidente del Centro Español de Metrología, Antonio Llardén Carratalá.

27523

RESOLUCION de 11 de noviembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de construcción de la autopista Adra-Almería. CN-340 de Cádiz a Barcelona. Puntos kilométricos 65,6 al 100,0. Tramo: Adra-El Parador, 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 de construcción, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 11 de noviembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE CONSTRUCCION DE LA AUTOVIA ADRA-ALMERIA. CN-340 DE CADIZ A BARCELONA, P. K. 65,6 AL 100,0. TRAMO: ADRA-EL PARADOR, 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 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.

Con fecha 10 de noviembre de 1988, la Dirección General de Carreteras aprobó técnicamente el Estudio Informativo del tramo de referencia, seleccionando, como opciones más favorables, las denominadas B' y C' en dicho Estudio. El Estudio Informativo fue sometido a trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 29 de diciembre de 1988 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Almería» de 10 de marzo de 1989. Con fecha 28 de septiembre de 1989 se realizó la aprobación definitiva del Estudio Informativo, seleccionando la opción C'.

Con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras, remitió, con fecha 7 de febrero de 1991, «la aprobación definitiva del Estudio Informativo» y un resumen de la solución desarrollada en el proyecto de construcción. Proyecto que ya contenía en uno de sus anejos el Estudio de Impacto Ambiental de la solución adoptada.

Recibida la referida documentación, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación, un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

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 más significativas se recogen en el anexo I.

El proyecto de construcción con su anejo de Estudio de Impacto Ambiental fue sometido a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Almería», ambos de fecha 21 de agosto de 1992.

Finalmente, con fecha 16 de octubre de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo consistente en el proyecto de construcción, con su anejo de Estudio de Impacto Ambiental, y el resultado de la información pública del mismo.

En el trámite de información pública no se presentaron alegaciones.

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

Por observarse discrepancias importantes entre el contenido de la «aprobación definitiva del Estudio Informativo» remitido el 7 de febrero de 1991 y el «expediente completo» remitido el 16 de octubre de 1992 se solicitó del titular del proyecto la remisión de las alegaciones de la información pública que sobre el Estudio Informativo se realizó el 22 de diciembre de 1988.

El contenido más significativo de esta información complementaria se recoge en el anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 26 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de construcción de la autopista Adra-Almería. CN-340 de Cádiz a Barcelona puntos kilométricos 65,6 al 100,0. Tramo: Adra-El Parador.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada como expediente completo y la recabada sobre las alternativas que a nivel técnico se analizaron en el Estudio Informativo se establece pro la presente Declaración de Impacto Ambiental lo siguiente:

La denominada opción B' en el Estudio Informativo es, con gran diferencia la más favorable desde el punto de vista ambiental, y si se decide que sea ésta la opción que se construya, el condicionado ambiental se reduciría a las condiciones medioambientales generales que se deben cumplir según el apropiado código de conducta ambiental en la construcción de toda obra viaria.

En el caso de que se decida que se construya la opción C', a la que se refiere el proyecto de construcción contenido en el expediente examinado, las condiciones serán las siguientes:

1. *Protección de Espacios Naturales.*—Habida cuenta que el proyecto discurre próximo al Espacio Natural Protegido «Albufera de Adra», se realizará al menos en los 6 kilómetros iniciales, la solución de trazado B' de entre las contempladas en el Estudio Informativo, y de tal manera que se garantice el estricto cumplimiento de las Normas de Protección de Zonas Húmedas del Convenio de RAMSAR, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 20 de agosto de 1982.

2. *Protección del sistema hidrológico y prevención de avenidas.*—Dado que la solución proyectada atraviesa gran número de ramblas entre las que se destacan: La Estanquera, Balanegra, Carcauz, Colomina, Aljibe, Vicar, Pastor, La Culebra y El Aguila, y dado que además el desagüe de las lluvias torrenciales que sufre esta comarca se realiza por zonas de cauces no definidos, se tendrá en cuenta lo siguiente:

El paso de la vía por las ramblas definidas, se realizará con estructuras cuya dimensión hidráulica estará conformada por la Confederación Hidrográfica del Sur en relación con la posible incidencia que las obras proyectadas tendrían sobre el denominado «Plan de Defensa del Campo de Dalías».

Para el paso de la vía por las zonas de cauces indefinidos, no se establece condición alguna en esta Declaración para no interferir en el diseño que pueda evitar el efecto barrera y en la responsabilidad de su aprobación.

Tanto en la fase de construcción como en la de explotación de la nueva vía, las tierras sobrantes y demás residuos generados por las obras, así como las instalaciones auxiliares o estructuras, no podrán ser ubicadas en la zona de ramblas ni en ningún punto de desagüe de lluvias torrenciales.

3. *Preservación del Patrimonio Arqueológico.*—Dado el potencial arqueológico de la zona sur de El Egido, se consultará con el Organismo competente de la Junta de Andalucía, sobre las acciones necesarias a realizar para la protección de los eventuales yacimientos debiéndose cumplir, en todo momento, las prescripciones emanadas del referido Organismo.

4. *Recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Dado que, como refleja el Estudio de Impacto, la alteración del paisaje y su morfología es uno de los impactos que producirá la realización de la obra, se redactarán las medidas ejecutables de recuperación ambiental e integración paisajística de la misma.

Las acciones de restauración y recuperación ambiental se coordinarán y simultanearán espacial y temporalmente con las propias de la construcción de la vía; asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del Acta de Recepción Provisional de la Obra.

5. *Seguimiento y vigilancia.*—Se realizarán las acciones de seguimiento y control establecidas por el Estudio de Impacto Ambiental, así como las actuaciones que se deriven del cumplimiento de las condiciones de esta Declaración.

Se remitirá a la Dirección General de Política Ambiental el Plan de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, citado en la condición 4.

Madrid, 11 de noviembre de 1992.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados:

- Delegación del Gobierno.
- Presidencia de la Junta de Andalucía.
- Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Respuesta recibida: X.
- Confederación Hidrográfica del Sur de España. Respuesta recibida: X.
- ICONA. Respuesta recibida: X.
- Ayuntamiento de Adra.
- Ayuntamiento de Balanegra.
- Ayuntamiento de El Egido.
- Ayuntamiento de Roquetas de Mar.
- Ayuntamiento de Dalías.
- Instituto de Ciencias Marinas de Andalucía.
- Instituto Universitario de Ecología del Mediterráneo.
- Instituto Andaluz de Ecología del Mediterráneo.
- Centro de Edafología y Biología.
- Centro de Estudios del Territorio y Urbanismo.
- Instituto de Recursos Naturales. Respuesta recibida: X.

Asamblea Verde.

Andalus.

Federación Andaluza de Defensa de la Naturaleza.

Confederación Ecologista (CEPA).

Contenido ambiental de las respuestas recibidas

ICONA

La respuesta de este Organismo hace referencia a los siguientes puntos:

El tramo inicial del proyecto discurre a escasa distancia de la Albufera de Adra, espacio natural protegido y que resulta vital en la supervivencia de, entre otras, la Malvasía (*Oxyura leucocephala*) ave catalogada «en peligro» por el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

La Junta de Andalucía ha efectuado la solicitud para que el citado espacio natural sea incluido en el Convenio RAMSAR.

En la realización de las obras se deberá observar un cuidado y precaución estrictos, especialmente en lo que atañe al funcionamiento hídrico de la zona, así como en la ubicación de escombreras y vertidos.

Se deberán respetar las vías pecuarias, montes de utilidad pública y lugares de paso de especies animales.

Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía

Hace referencia a la necesidad de estudiar la erosionabilidad, efecto dique y desagües en relación con la torrencialidad estacional y posibles avenidas de la zona afectada por el proyecto.

Se valorará la influencia de la obra proyectada sobre la vegetación y fauna de la zona, diseñando las medidas correctoras adecuadas. En la revegetación de taludes se utilizarán los elementos más característicos de la comarca como algarrobo, artos, azufaces, oroval y, en la zona de la variante sur de El Egido, el *Maitenus senegalensis*.

Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología de Sevilla

Se estudiará con suma precisión la afección a los desagües naturales de arroyos y escorrentías torrenciales en ramblas, a fin de evitar las probables inundaciones, si se descuida este aspecto.

Dada la elevada importancia de los cultivos existentes en la zona, se deberá estudiar los posibles impactos que se producirán sobre el suelo afectado.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El Estudio Informativo presentaba dos alternativas con sección transversal de tipo autovía:

A': El trazado coincide con la actual carretera N-340 considerando una sección de doble calzada que aprovecha la plataforma existente excepto en las variantes de Balanegra y El Egido en que es toda de nuevo trazado. La variante de Balanegra se realiza por el norte y la de El Egido se lleva a cabo por el sur de la población.

B': Autovía de nuevo trazado que, partiendo del final de la variante de Adra, sigue por el norte de la carretera existente y próxima a la montaña hasta unirse a la variante El Parador-Almería.

En la aprobación definitiva del Estudio Informativo se selecciona una alternativa denominada C' cuyo trazado es muy semejante a la A' inicial. Esta alternativa C' es la que desarrolla el proyecto de construcción y cuya descripción es la siguiente:

El ámbito de estudio incluye los términos municipales de Adra, Berja, El Egido, La Mojonera y Vicar, situados al suroeste de la provincia de Almería.

Estos términos se encuadran en la comarca Campo de Dalías-Río Adra en contacto por el oeste con la provincia de Granada. En esta comarca se pueden diferenciar dos zonas: Una montañosa, al norte, y otra llana, al suroeste, encuadrándose el área de estudio en la línea de contacto estas dos zonas.

El proyecto se inicia en el límite del término municipal de Roquetas de Mar con Vicar, siguiendo la dirección NE-SO hasta acercarse a semejante distancia entre el Cortijo de las Canteras y la CN-340, cerca de donde intercepta con la Rambla de la Culebra. Desde aquí se encamina hacia el Cortijo El Coto atravesando la Rambla del Pastor. Al llegar a éste y hasta cortar a la carretera que va a Vicar bordea las primeras estibaciones montañosas de la Sierra de Gádor, situadas en la zona norte de la comarca.

Desde aquí se dirige, pasando por el Cortijo Montenegro al punto kilométrico 92 de la CN-340 y entra en el término municipal de La Mojonera. En este tramo corta a las Ramblas de Vicar y del Aljiber.

El término municipal de La Mojonera es atravesado por la traza que transcurre paralela a la CN-340, perdiendo esta característica en el punto kilométrico 86, dentro del término municipal de El Egido.

Desde el punto kilométrico 86 sigue un trazado que bordea a El Ejido, pasando el Soto de Tablas, el Sur de Loma Blanca y cortando la Loma de la Mezquita llega al punto kilométrico 78 de la CN-340, por donde discurre paralela a ésta hasta el punto kilométrico 174 atravesándola de nuevo.

Pasa el término municipal de Berja por el límite donde se encuentra la Rambla de Balanegra. Después de cortar al Barranco de los Infantes se desarrolla por las Lomas de las Pedrizas del Pardo, donde cruza el Barranco Malo.

En el último tramo mantiene una dirección E-O, paralela a la actual CN-340 hasta el punto donde finaliza el proyecto.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio de impacto ambiental pretende como objetivo principal, valorar las afecciones que origina la realización de la autovía comprendida en el tramo Adra-El Parador, sobre el medio ambiente.

El estudio se lleva a cabo sobre una única alternativa denominada C', que fue seleccionada en la aprobación definitiva del Estudio Informativo.

A partir de un conocimiento del medio, así como de la magnitud espacio-temporal del proyecto, se seleccionan los componentes del medio receptores del impacto. La identificación de impactos se realiza mediante una Matriz de Interacción, donde se reflejan distintas relaciones causa-efecto, que se manifiestan en las distintas fases del proyecto considerado.

Los impactos se caracterizan y valoran mediante parámetros cualitativos, además se señala la afección a espacios y especies o bienes culturales, protegidos por la Administración Central y Autónoma.

Como resultado de la valoración, se observa que los impactos más importantes afectan a la Atmósfera, Geología, Geomorfología, Suelos, Vegetación, Paisaje y Bienes Histórico-Artísticos.

Las medidas correctoras propuestas van encaminadas:

Disminuir los niveles sónicos en las viviendas próximas al vial.

Evitar el avance de la erosión en superficies alteradas.

Posibilitar la recuperación del suelo y la reinstauración de la cubierta vegetal mediante un programa de plantaciones.

Integrar paisajísticamente el vial en el entorno.

Preservar los bienes histórico-culturales que conforma el Patrimonio Cultural de la Zona en Estudio.

Se establecen unas medidas preventivas y un Plan de Vigilancia Ambiental.

Análisis del contenido

El Estudio de Impacto se lleva a cabo sobre una única alternativa, cuando debería de haber analizado todas las opciones que planteaba el Estudio Informativo.

El inventario de especies, es incompleto y no contempla la incidencia que la obra tendría sobre el Espacio Natural Protegido «Albufera de Adra».

Se infravalora la afección a la red de drenaje superficial y el efecto barrera que producirá la realización de este tramo de autovía, con el consiguiente riesgo en caso de avenidas.

ANEXO IV

Resumen de la información complementaria

Como resultado del período de información pública a que fue sometido el Estudio Informativo, se presentaron 11 escritos de Organismos oficiales y seis escritos particulares:

La Diputación Provincial de Almería manifiesta que, entre las opciones B' y C', consideran como más racional la B' aunque habría que hacer, además, la variante sur de El Egido y el acceso al polígono industrial «La Redonda». La opción B' mejoraría la comunicación con las Apujarras, y disminuiría el riesgo de siniestros en el tráfico.

Ayuntamiento de La Mojonera: Considera más ventajosa la opción C'.

Ayuntamiento de El Egido: Considera la opción C' como la más idónea para ese Ayuntamiento, al tiempo que realiza unas sugerencias técnicas relacionadas con algunos pasos y enlaces.

Los Ayuntamientos de Berja, Adra, Dalías, Laujar de Andarax, Fondón y Alcolea, todos ellos de la comarca afectada por el proyecto, alegan, de forma independiente y respaldando un informe técnico promovido por los Ayuntamientos de la comarca, que se pronuncian en favor de la opción B', apoyándose en las siguientes consideraciones:

La opción C' supondría una barrera al libre movimiento de escorrentía de las aguas, lo que supone un riesgo en caso de avenidas. Esta opción afectaría directamente a la Albufera de Adra, protegida por el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la provincia de Almería.

La opción B', al discurrir al borde de las laderas de la sierra de Gádor, atraviesa cauces de escorrentía bien definidos, por lo que no supone ningún riesgo en caso de lluvias torrenciales.

Esta opción proporcionaría mayor seguridad y fluidez para los desplazamientos de vehículos, al separar el tráfico de largo recorrido del tráfico local.

El Ayuntamiento de Vicar no se decanta por ninguna de las dos opciones.

El Grupo Ecologista Mediterráneo formuló las siguientes alegaciones:

La selección de la alternativa a desarrollar se lleva a cabo tras el Estudio Informativo que carece de Estudio de Impacto Ambiental, lo cual no está conforme con la legislación sobre la materia.

Consideran que la opción B' es más conveniente para el tráfico, pues si se realizara la C' esta autovía se convertiría en una vía de servicio de la zona del Campo de Dalías.

El Campo de Dalías recoge el agua de la sierra de Gádor, por lo que las opciones A' y C' podrían suponer que la autovía se transformase en dique de un gran embalse, mientras que la opción B' se puede realizar con una menor incidencia en los cursos naturales de las ramblas.

Entre las alegaciones de particulares, referidas generalmente a sus propiedades de fincas o inmuebles, cabe destacar la de don Antonio Grijalba Castaños, que se manifiesta a favor de la opción B', que facilitaría la comunicación con la Alpujarra y proporcionaría mayor seguridad al tráfico de la zona.

Alega, además, que el interés de un Ayuntamiento por la opción C' no puede tomarse como «interés general», cuando el resto de la comarca apoya la opción B'.

Informe de la Confederación Hidrográfica del Sur de España, en el que se pone de manifiesto que la opción B' atraviesa menor número de cauces y de características más estables, por lo que el número de estructuras especiales para el paso de los citados cauces será menor.

En la opción A' la localización del enlace número 13 es inadecuada, ya que la rambla ocupada por el enlace es necesaria para el desagüe de avenidas.

Informe del Ingeniero Director del Estudio a favor de la alternativa B' por razones de seguridad vial y menor riesgo frente a posibles avenidas.

Informe del Ingeniero Jefe de la Demarcación de Carreteras de Andalucía Oriental, apoyando la alternativa C' por considerarla más acorde con el interés general.

Informe de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía en el que se manifiesta a favor de la alternativa B' porque presenta unas condiciones excelentes de seguridad y es la más favorable para los intereses generales de la región y de la provincia de Almería.

Informe y propuesta de la Subdirección General de Planificación y Proyectos:

Concluye que puede establecerse que la opción B' tiene una mayor capacidad y seguridad al separar los tráficos de largo y corto recorrido, debiendo realizar la variante de El Egido. La opción C' (coincidente con la A', salvo en el tramo de los ocho kilómetros finales, que coincidiría con la B'), será recomendable siempre que sea factible la ampliación en el número de carriles en el tramo comprendido entre Adra y El Egido; en caso contrario, se seleccionará la B' en dicho tramo, enlazando después con la C'.

En la aprobación definitiva del Estudio Informativo se selecciona la opción C'.

El proyecto de construcción aborda la citada opción C' y, sobre la misma, realiza el Estudio de Impacto Ambiental, que se incluye como anexo del primero.