

1140 *RESOLUCION de 13 de enero de 1993, de la Dirección General de Seguros, por la que se acuerda que la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras asuma la función de liquidador de la Entidad «Segurauto, Sociedad Anónima, Compañía de Seguros y Reaseguros», en liquidación.*

En el expediente de liquidación intervenida abierto a la Entidad «Segurauto, Sociedad Anónima, Compañía de Seguros y Reaseguros», en liquidación, se han examinado las alegaciones formuladas por la misma en el trámite de audiencia previa concedido en base a lo dispuesto en el artículo 8 del Real Decreto 2020/1986, de 22 de agosto, en relación con el artículo 91 de la Ley de Procedimiento Administrativo.

Dichas alegaciones han servido de base, entre otra documentación, para la elaboración del informe de la Intervención del Estado en la liquidación de dicha Entidad, en el que se concluye que el Activo de la Sociedad es inferior al Pasivo exigible por lo que la liquidación de ésta incurre en la circunstancia contemplada en el apartado d) del artículo 7 del Real Decreto 2020/1986, como determinante para que la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras asuma la función de liquidador.

En consecuencia, vistas las alegaciones de la Entidad, el informe de la Intervención del Estado en la liquidación y lo dispuesto en el apartado d) del artículo 7.º del Real Decreto 2020/1986, de 22 de agosto,

Esta Dirección General ha acordado que la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras asuma las funciones de liquidador de «Segurauto, Sociedad Anónima, Compañía de Seguros y Reaseguros», en liquidación.

Madrid, 13 de enero de 1993.—El Director general de Seguros, Eduardo Aguilar Fernández Hontoria.

Ilmo. Sr. Presidente de la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

1141 *RESOLUCION de 1 de diciembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo de la autovía Sevilla-Huelva-Ayamonte. Tramo: Huelva-Ayamonte, 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, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 1 de diciembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo de la autovía Sevilla-Huelva-Ayamonte. Tramo: Huelva-Ayamonte, de la Dirección General de Carreteras

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por 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 objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 23 de octubre de 1989, como Memoria-resumen la orden de Estudio Informativo y un plano de planta de la N-431 correspondiente al tramo referido.

El Estudio Informativo tiene por objeto la recopilación y análisis de los datos necesarios para seleccionar el trazado más conveniente del tramo

de la autovía comprendido entre Huelva y Ayamonte, de aproximadamente 54 kilómetros de longitud, a partir de las soluciones planteadas.

Se contemplan alternativas denominadas Norte, Sur y Centro, de nuevo trazado, y una cuarta denominada Desdoblamiento.

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, 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.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, fueron ambos sometidos al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial de la Provincia de Huelva» de 9 de noviembre de 1991, y en el «Boletín Oficial del Estado» de 19 de noviembre de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 21 de julio de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el Estudio Informativo, que incluye el Estudio de Impacto Ambiental, 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 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 consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1982, de 29 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 Estudio Informativo de la autovía Sevilla-Huelva-Ayamonte. Tramo: Huelva-Ayamonte.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se establece por la presente Declaración de Impacto Ambiental, que la alternativa más favorable bajo aspectos ambientales es la que se compone de una parte de la denominada en el proyecto «Alternativa Centro», y de una parte de la denominada «Alternativa Norte», estableciendo la unión entre ambas de manera que por la primera no se afecte al espacio catalogado Almendrales de Gibraleón, y por la segunda no se afecte a terrenos de alto valor agrícola del Chanza.

1. Protección de la calidad del agua del sistema hidrológico.—Dado que el trazado de la nueva vía afecta a los ríos Odiel y Piedras, y a los arroyos Nicoba, Tariquejo, del Pozuelo y del Chorrito, y pasa sobre el denominado acuífero 25, y teniendo en cuenta que las zonas húmedas situadas al sur, alimentadas por estas aguas, están declaradas espacios protegidos de Andalucía, y una de ellas, denominada Marismas del Odiel, está considerada como un humedal de importancia internacional, según el Convenio de Ramsar, y reserva de la biosfera, por el programa «El Hombre y la Biosfera» (MAB) de la UNESCO, se tendrá en cuenta lo siguiente:

a) Deberán diseñarse a nivel de proyecto de ejecución, las medidas de prevención y control suficientes para garantizar que, tanto durante la construcción como en la explotación de la obra, no puedan producirse vertidos de sustancias contaminantes accidentales procedentes de las escorrentías de la lluvia sobre la traza y calzada, que lleguen a las líneas naturales de alimentación a la red fluvial. Estas medidas se extremarán respecto al viaducto sobre el río Odiel y el puente sobre el río Piedras.

Las medidas recomendadas en el capítulo 8 del Estudio de Impacto Ambiental, una vez desarrolladas, podrían considerarse en la redacción del referido proyecto.

b) Los aproximadamente 2.000.000 de metros cúbicos de los materiales sobrantes de obra y las instalaciones auxiliares de obra, se localizarán en zonas que no supongan afección directa o indirecta al sistema hidrológico. Los materiales que se utilicen en la construcción de la vía, desde la explanación hasta las capas bituminosas, no contendrán contaminantes que afecten al acuífero sobre el que ésta se asienta.

2. Permeabilidad territorial y protección del suelo agrícola.—Teniendo en cuenta que la traza atraviesa suelo agrícola, se harán riegos periódicos en la fase de obra como recomienda el Estudio de Impacto Ambiental

en su capítulo 8, para evitar el daño a los cultivos cercanos por producción de polvo y partículas.

No se localizarán instalaciones auxiliares ni escombreras o vertederos en lugares que puedan afectar a terrenos de alto valor agrícola.

Se asegurará el nivel de servicio, al menos al nivel actual, de las cañadas que puedan ser afectas.

3. Protección de los espacios protegidos, fauna y flora.—A este fin se cumplirá lo siguiente:

a) Dada la proximidad de la autovía al espacio protegido de las marismas del Odiel, entre el punto kilométrico 10 y el punto kilométrico 13 se realizará el trazado lo más al norte posible, como indica el Estudio de Impacto Ambiental en el capítulo 8, vallándose el borde sur de manera que no puedan efectuarse movimientos de maquinaria al sur de la zona de ocupación de la vía. Las obras en este tramo deberán ejecutarse fuera de la época de nidificación y cría de la avifauna del referido espacio, que comprende desde primeros del mes de febrero a últimos del mes de julio.

b) El trazado de la autovía evitará la afección al espacio protegido de los Almendrales de Gibraleón, catalogado como paisaje agrícola singular, por lo que la unión entre la parte de alternativa Centro y la parte de alternativa Norte, que forman parte de la alternativa más favorable ambientalmente, deberá realizarse con esta condición.

c) El paso de la autovía sobre el arroyo de la Nicoba se realizará de manera que se produzca al norte del espacio protegido catalogado como ribera forestal de interés ambiental.

d) En la construcción del viaducto sobre el Odiel y de los puentes sobre el Piedras, arroyo de la Nicoba, y otros cauces, la franja de afección a los mismos se mantendrá en los límites de ocupación de la vía, con objeto de no afectar más de lo estrictamente necesario a las especies hidrófilas que pueblen sus bordes.

e) Según se indica en el capítulo 8 del Estudio de Impacto Ambiental, con objeto de disminuir el efecto barrera, se realizará un estudio de pasos naturales de fauna y se diseñarán los pasos artificiales al menos cada 500 metros.

Durante las obras, a fin de garantizar la no afección de la fauna protegida y de mantener inalterables los espacios naturales protegidos, se contará con el asesoramiento de un experto acreditado en protección de espacios naturales.

4. Prevención del ruido.—Dado que la traza discurre entre la urbanización «El Grillito» y «La Contienda», deberán diseñarse en este tramo las medidas adecuadas con objeto de que los niveles de inmisión sonora medidos en los límites del territorio calificado como urbanizable en la fecha de publicación de la presente declaración, no podrá sobrepasar los 52 dBA Leq entre las veintitrés y siete horas; ni los 62 dBA Leq entre las siete y veintitrés horas en condiciones de campo abierto, o los 55 dBA Leq y 65 dBA Leq, respectivamente, en los períodos horarios citados, a dos metros de las fachadas para cualquier altura, en las edificaciones existentes en esta fecha.

5. Prevención de la erosión, recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.—Se redactará un proyecto de medidas ejecutables de defensa contra la erosión, y contra el riesgo de avenidas, recuperación ambiental e integración paisajística en base a lo propuesto en el capítulo 8, de medidas correctoras, del Estudio de Impacto Ambiental.

El citado proyecto deberá precisar además:

a) Delimitación de los terrenos a utilizar para situar escombreras y vertederos; tránsito de maquinaria; almacén de materiales; plantas de hormigonado y asfaltado, y parque de maquinaria, teniendo en cuenta que en ningún caso se podrá afectar al sistema hidrológico ni a los terrenos de alto valor agrícola.

b) Localización y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamos, indicando los volúmenes a extraer en cada caso.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán espacial y temporalmente con las propias de la construcción de la vía.

6 Programa de vigilancia.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental detallado para el seguimiento y control de los impactos identificados como significativos en el Estudio de Impacto Ambiental y en este condicionado, y de las medidas correctoras que se derivan, en el que se detallará el modo en que se efectuará el seguimiento de las actuaciones establecidas.

En dicho programa se establecerá los tipos de informes y la frecuencia de su emisión. Tales informes deberán ser emitidos hasta tres años, contados a partir de la fecha de recepción provisional de la obra, cuando

no se indique otra cosa, y remitidos por la Dirección General de Carreteras a la Dirección General de Política Ambiental y, en todo caso, serán al menos los siguientes:

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Medidas correctoras realmente realizadas en relación a las condiciones 3 y 4, y medidas de defensa contra la erosión, prevención de avenidas y de recuperación ambiental e integración paisajística, realmente realizadas.

En el plazo de un año, contado desde la emisión del acta de recepción provisional de la obra:

Informe sobre el resultado de las mediciones de niveles de ruido según lo establecido en la condición 4.

Anualmente:

Informe sobre el estado de las áreas de obras recuperadas de acuerdo con el proyecto de recuperación ambiental a que se refiere la condición 5 y de la vegetación implantada.

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.

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.

7. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental un escrito certifiando la incorporación que se realice en el proyecto de construcción, de la documentación adicional que esta Declaración de Impacto Ambiental establece como necesaria antes de la aprobación del mismo, y que es la siguiente:

Diseño de las obras a que se refiere la condición 1.

Descripción de las medidas a que se refiere la condición 3.

Descripción de las medidas a que se refiere la condición 4.

Proyecto a que se refiere la condición 5.

Madrid, 1 de diciembre de 1992.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultas	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Andalucía	—
Gobierno Civil de Huelva	—
ICONA	X
Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	X
Diputación Provincial de Huelva	X
Ayuntamiento de Huelva	X
Ayuntamiento de Gibraleón	—
Ayuntamiento de Cartaya	X
Ayuntamiento de Ayamonte	—
Federación Ecologista Andaluza Amigos de la Tierra (ANDALUS)	—
Amigos del QUERCUS de Berrocal de Huelva	—
Asamblea Verde de Sevilla	—
Coordinadora Ecologista de Huelva	X
GEA de Sevilla	X
Facultad de Biología. Sevilla	—
Cátedra de Ecología. Universidad Complutense de Madrid	—
Cátedra de Ordenación del Territorio, Escuela Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Universidad Politécnica de Madrid	—
Cátedra de Planificación y Proyectos, Escuela Técnica-Superior de Ingenieros de Montes. Universidad Politécnica de Madrid.	—
ADENA	—
QUERCUS	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	—

El contenido más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

ICONA.

Informa de la existencia en las inmediaciones de la zona afectada de algunos espacios incluidos en la Ley de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, entre los que cabe citar: Los Enebrales de Punta Umbría, Estero de Domingo Rubio, Laguna del Portil, Marismas de Isla Cristina, Marismas del Odiel y Marismas del río Piedras y Flecha del Rompido.

Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Indica posibles afecciones del proyecto de la autovía sobre los espacios protegidos de la zona suroeste de la provincia de Huelva, en relación con la Ley 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el inventario de espacios naturales protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales para su protección. Asimismo, deberá considerarse el Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la provincia de Huelva.

Informa que el proyecto en cualquiera de sus alternativas pasará sobre el sistema acuífero número 25, «Huelva-Ayamonte», de 600 kilómetros cuadrados de extensión superficial, siendo la red fluvial y las zonas húmedas de especial protección en todo este área.

Gabinete de Estudios Ambientales (GEA).

Comunica la alta densidad de endemismos existentes en el área, recomendando el estudio de la entomofauna de modo que pueden diseñarse las medidas correctoras oportunas para paliar o minimizar los efectos que sobre ella puedan producirse.

Considera importantes los efectos de los acuíferos existentes dada la gran importancia de éstos en el desarrollo agrícola de la zona afectada.

Indica las posibles afecciones al paraje natural de río Piedras en el tramo Cartaya-Lepe; así como las relacionadas con el paraje natural Marismas del Odiel.

Coordinadora Ecologista de Huelva (CEH).

Solicitan que en el tramo de acceso al puente internacional se dote a la autovía de medidas que impidan el acceso de los automovilistas a las marismas, y se implanten medidas correctoras oportunas para restaurar el sistema hidráulico de las mismas, protegiendo de este modo, además, el hábitat de una de las mayores colonias de cigüeñas blancas de la península.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El tramo de autovía completa la comunicación Sevilla-Huelva-Ayamonte, enlazando con el puente internacional con la futura vía longitudinal del Algarve.

El inicio se sitúa en la actual A-49, de Sevilla a Huelva, sobre el punto kilométrico 78,5, y el final en el puente internacional del Guadiana. La actuación supone un total de unos 54 kilómetros de longitud.

Las diversas propuestas afectan a los municipios de Huelva, Gibraleón, Aljaraque, Cartaya, Lepe, Villablanca, Isla Cristina y Ayamonte.

El Estudio Informativo considera cuatro opciones: Norte, Sur y Centro, de nuevo trazado, y la denominada Desdoblamiento, de la actual CN-431.

La solución Desdoblamiento duplica la calzada hasta el puente internacional con variantes de trazado a la altura de Gibraleón, Cartaya y Lepe.

La solución Norte se desarrolla por el norte de la carretera de Páguerrillas, continúa en dirección este-oeste atravesando el espacio catalogado «Almendrales de Gibraleón», y sigue adelante cruzando las carreteras de Cartaya a Tariquejo, de Lepe a Villablanca, y la que va desde la N-431 a Villablanca.

La solución Centro coincide en los 14 primeros kilómetros con la solución anterior. A partir de este punto sigue un trazado paralelo a la carretera actual, por el norte, a una distancia de 2 a 3 kilómetros. En los 3 kilómetros finales se aprovecha una parte del acceso al puente internacional como calzada izquierda.

La solución Sur se desarrolla a unos 3 kilómetros hacia el sur de la actual carretera y bastante próxima a la costa.

Las cuatro alternativas tienen dos tramos comunes: El cruce del río Odiel; al sur del casco urbano de Gibraleón, y al norte de las Marismas del Odiel y al final del trazado, donde se conecta con el acceso al puente internacional.

El Estudio Informativo considera la opción Sur como más desfavorable por su paso por marismas protegidas, la opción Norte con riesgos potenciales de erosión y la opción Centro como la más recomendable.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Con carácter general el Estudio de Impacto Ambiental desarrolla los distintos factores del medio.

El área de estudio está englobada en tres subcuencas correspondientes a los ríos Guadiana, Piedras y Tinto y Odiel con una característica común en la zona de la desembocadura, consistente en sistemas de marismas de persistencia temporal mareal con caños profundos y brazos fluviales formando isletas. La falta de pendiente y la baja permeabilidad de los espacios marismesños, así como la incidencia de alteraciones artificiales de la dinámica litoral, son factores que ocasionan una problemática importante en la zona de inundaciones y avenidas.

El clima se describe como mediterráneo marítimo con marcada influencia atlántica, con veranos secos e inviernos templados.

El Estudio manifiesta que la vegetación natural se reduce a los ecosistemas de marisma y a formaciones litorales, con alguna mancha de alcornoque o de encina en áreas interiores, generalmente mixtas, con repoblaciones de eucalipto y de pino. Además de las grandes extensiones de repoblación arbórea, el área tiene gran variedad de cultivos de regadío en Isla Cristina, Ayamonte, Lepe y Cartaya; de secano en el municipio de Huelva, y cultivos de almendro en Gibraleón y Cartaya.

En cuanto a la fauna, el Estudio relaciona las especies distribuidas en los distintos ecosistemas presentes, encontrando entre ellas muchas especies protegidas por los Convenios Internacionales de BONN y CITES, así como por el catálogo nacional de especies amenazadas. El número de especies lo ubica en las zonas húmedas incluidas en el inventario de espacios naturales protegidos de Andalucía, como son las Marismas del Burro, Marismas del Odiel, Marismas del Piedras, Marismas de Isla Cristina, y en los espacios incluidos en el Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de la provincia de Huelva, como son, Campo Común de Abajo, Campo Común de Arriba, Pinares de Isla Cristina, Almedrales de Gibraleón, Ribera de la Nicoba y Ribera del Guadiana.

Según el Estudio, la economía de la zona se basa en el desarrollo industrial, en los municipios de Huelva y Aljaraque, y en el desarrollo turístico y agrario, en el resto de los municipios.

El Estudio destaca la transformación que se está realizando mediante el «Plan de la zona regable del Chanza», que pondrá en marcha 21.000 nuevas hectáreas de regadío, fundamentalmente, al oeste del río Piedras.

Se relacionan los yacimientos arqueológicos catalogados por la Junta de Andalucía y según el Estudio no se ven afectados por ninguna de las alternativas.

Los impactos identificados como significativos son:

a) Impactos sobre el medio hídrico.

Efecto barrera que puede ocasionar un aumento de riesgos de inundación.

Afección en acuíferos superficiales.

Arrastre de sólidos en suspensión y disueltos debido a los sustratos arenosos y márgenes por los que discurre las trazas.

Vertidos accidentales y derrames de aceite y grasas.

Los puntos más sensibles a este tipo de impactos son, el paso por el río Odiel, común a todas las alternativas, y el paso por la Marisma del río Piedras, atravesado por las alternativas Sur y Desdoblamiento. Las afecciones sobre los acuíferos son idénticas en todas las alternativas.

b) Impactos sobre fauna y flora.

Las comunidades animales y vegetales más importantes se encuentran en las áreas de marisma y por tanto la alternativa Sur es la que afectaría más negativamente.

c) Impactos sobre los espacios naturales protegidos.

Marismas del Odiel: Trazado común a todas las alternativas, que incluye un viaducto de 300 metros de longitud sobre el río. La afección es indirecta ya que la vía bordea la marisma.

Marismas del Piedras: Producido por las alternativas Sur y Desdoblamiento. La afección es directa.

Arroyo de la Nicoba: Producido por el trazado común a todas las alternativas. La afección es directa.

Almendrales de Gibraleón: Producido por la alternativa Norte, que lo dividirá en dos.

Campo Común de Abajo: Producido por la alternativa Sur. La afección es directa.

d) Impactos sobre el medio socioeconómico agrícola.

Las alternativas, Centro y Desdoblamiento atraviesan tierras dedicadas a cultivos de regadío, lo que supondría, según el Estudio, un impacto por pérdida de suelo catalogado como fértil, alteraría la economía de la zona con pérdida de empleo, y afectaría a las redes de acequias, canales de agua y caminos, y a la productividad agraria.

e) Impactos por ruidos y contaminación.

El punto más conflictivo en este sentido es común a todas las alternativas a su paso por las urbanizaciones «El Grillito» y «La Contienda» en el término municipal de Gibraleón.

Conclusión: Como conclusión final el Estudio de impacto ambiental recomienda una serie de medidas básicas correctoras, descarta las alternativas Sur y Desdoblamiento, por incidir en espacios protegidos; descarta la alternativa Norte por su mayor longitud, coste, alejamiento con respecto a poblaciones y mayor riesgo potencial de erosión, y se pronuncia a favor de la alternativa Centro.

Análisis de contenido.

El Estudio adolece de la siguiente falta de información:

La cartografía incluida no ofrece el suficiente detalle para analizar en profundidad las afecciones sobre los cultivos de la zona.

Las medidas correctoras son recomendaciones sin actuaciones concretas, y además no incluyen la posible afección del ruido sobre los núcleos de población.

El programa de vigilancia ambiental no incluye plazos ni fechas de informes.

No realiza el estudio de entomofauna, recomendado por el GEA en su respuesta a las consultas previas.

En la elección del trazado de esta vía rápida, de largo recorrido y tráfico transfronterizo, se detecta, en el Estudio, la influencia de intereses distintos a los medioambientales, como es el acercamiento de la autovía a los núcleos de población.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

En el período de información pública se han presentado los siguientes informes y alegaciones:

Propietarios. Municipio de Cartaya.
Comunidad de Regantes del Chanza y el Piedras.
Agricultores del Regadío del Sur-Andévalo.
Comunidad de Regantes del Sur-Andévalo.
Sociedad. SAT-SOL.
Asociación de Pequeñas y Medianas Empresas de Ayamonte.
Don Julio Iglesias Cubria.
Don Isidro Pineda Vara.
Don Pedro Fernández Feria.
Diputación Provincial de Huelva.
Ayuntamiento de Huelva.
Ayuntamiento de Gibraleón.
Ayuntamiento de Cartaya.
Ayuntamiento de Lepe.
Ayuntamiento de Isla Cristina.
Ayuntamiento de Ayamonte.
Delegación en Huelva de la Consejería de Cultura y Medio Ambiente.
Dirección General de Carreteras de la Junta de Andalucía.
Confederación Hidrográfica del Guadiana.

El contenido de las alegaciones se basa principalmente en afecciones del trazado a los regadíos existentes o proyectados. Las más significativas son las siguientes:

Propietarios. Municipio de Cartaya.

De las 50 alegaciones presentadas en el Ayuntamiento de Cartaya, 49 consideran la opción centro como la más perjudicial para la zona de regadío del municipio, siendo 47 las alegaciones que proponen la opción norte.

Comunidad de regantes del Chanza y el Piedras.

Proponen la alternativa Norte a su paso por el término municipal de Cartaya para luego continuar con la alternativa Centro hasta Ayamonte.

Comunidad de Regantes del Sur Andévalo.

Proponen la alternativa Norte a su paso por el término municipal de Cartaya y continuar la traza con la alternativa Centro hasta Ayamonte.

Agricultores del Regadío del Sur-Andévalo.

Proponen, al igual que las dos alegaciones anteriores, la alternativa Norte hasta pasado el término municipal de Cartaya y continuar con la centro hasta Ayamonte.

Diputación Provincial de Huelva.

Informa favorablemente a la solución Centro.

Ayuntamiento de Huelva.

Informa favorablemente a la solución Centro.

Ayuntamiento de Gibraleón.

Informa favorablemente a la solución Centro.

Ayuntamiento de Cartaya.

El informe del Ayuntamiento indica las diversas gestiones realizadas con los distintos colectivos socioeconómicos del municipio, tras las cuales acuerda:

Oponerse al trazado alternativa Centro y apoyo a la alternativa Norte a su paso por el término municipal de Cartaya.

Que el paso por los términos municipales de Ayamonte, Isla Cristina, Villablanca, y parte oeste de Lepe, discurra por la alternativa Centro.

Que el paso de la alternativa Norte a la Centro se haga de forma que borde la zona regable del Chanza.

Ayuntamiento de Lepe.

Informa favorablemente a la alternativa Centro, modificando el trazado de la forma siguiente:

Procurar la máxima proximidad del trazado a sus salidas al casco de población de Lepe y sus zonas de desarrollo.

Bordear la zona regable del Chanza en los sectores incluidos en el término municipal de Lepe.

Ayuntamiento de Isla Cristina.

Propone la siguiente solución:

Que la autovía en su tramo a lo largo del término municipal de Cartaya transcurra por la alternativa Norte.

Que los términos municipales de Ayamonte, Isla Cristina, Villablanca y parte oeste de Lepe, discurra por la alternativa Centro, siendo la unión entre ambas de forma que borde la zona regable del Chanza a su paso por el término municipal de Lepe, con la máxima aproximación al casco urbano de este municipio.

Ayuntamiento de Villablanca.

En su informe se opone a la solución Norte a su paso por el término municipal, aceptando la solución Centro.

Solicita que el paso de la alternativa Norte a la Centro se haga bordeando la zona regable del Chanza y produciendo la mínima incidencia a su paso por el término municipal de Lepe, acercándola al de Villablanca.

Ayuntamiento de Ayamonte.

Selecciona la alternativa Centro.

Consejería de Cultura y Medio Ambiente.

Indica como medidas de carácter preventivo que se haga un seguimiento de los trabajos, poniendo en conocimiento de la Delegación Provincial cualquier hallazgo de restos arqueológicos, y que se comunique a la Consejería cualquier varación sobre el trazado de la autovía sobre lo establecido en el Estudio Informativo.

Dirección General de Carreteras. Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

Emite informe favorable a la solución Centro.

Confederación Hidrográfica del Guadiana.

Informa favorablemente a la solución Centro.