

y la aplicabilidad directa que tienen los resultados para las empresas del sector.

3. El Jurado, previa evaluación y deliberación, propondrá la concesión del premio al mejor trabajo de investigación en acuicultura.

4. El Jurado, motivadamente, podrá proponer que la convocatoria se declare desierta.

#### Artículo 8. *Resolución.*

1. Vista la propuesta del Jurado, el Secretario general de Pesca Marítima dictará, por delegación, la resolución correspondiente, que se hará pública mediante inserción en el tablón de anuncios de la Secretaría General de Pesca Marítima, publicación en el «Boletín Oficial del Estado» y notificación a los premiados.

2. La resolución se dictará antes del 15 de diciembre de 2001.

3. La decisión resolutoria tendrá carácter inapelable.

#### Artículo 9. *Entrega de los premios.*

La entrega de los premios se hará en un acto público, convocado al efecto.

#### Artículo 10. *Propiedad intelectual.*

La participación en el presente concurso conlleva el derecho del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a la utilización no exclusiva del trabajo premiado, según lo previsto en la Legislación sobre propiedad intelectual.

#### Artículo 11. *Retirada de los trabajos no premiados.*

La retirada de los trabajos presentados y no premiados podrá realizarse durante los seis meses siguientes al día de publicación en el Boletín Oficial del Estado del fallo del premio, en la Secretaría General de Pesca Marítima. Una vez transcurridos dichos seis meses, la Administración no tendrá la obligación de conservarlos.

#### Disposición adicional única. *Presupuestos.*

El importe del premio será imputado a la aplicación presupuestaria 21.09.718A.482 de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2001.

Madrid, 1 de febrero de 2001.

ARIAS CAÑETE

Ilmos. Sres. Secretario general de Pesca Marítima, Director general de Recursos Pesqueros y Director general de Estructuras y Mercados Pesqueros.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**3215**

*RESOLUCIÓN de 23 de enero de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del estudio informativo «Acondicionamiento de la carretera N-120. Tramo: Navarrete-L.P. La Rioja-Burgos» (La Rioja), de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto-ley 9/2000, de 6 de octubre, y el Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece

la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 26 de octubre de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del estudio informativo «Acondicionamiento de la carretera N-120. Tramo: Navarrete-L.P. La Rioja-Burgos», provincia de La Rioja, con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un período de consultar a personas, Instituciones y Administraciones sobre el previsible impacto ambiental del Proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 25 de junio de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió, conjuntamente, el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental al trámite de Información Pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 23 de diciembre de 1999, y en la prensa local, con fecha 23 de diciembre de 1999.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 22 de mayo de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la Información Pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de Información Pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo «Acondicionamiento de la carretera N-120. Tramo: Navarrete-L.P. La Rioja-Burgos», provincia de La Rioja.

#### Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que, de las cuatro alternativas estudiadas, la Alternativa 4 es la que presenta menores afecciones ambientales.

Para que no se produzcan afecciones significativas deberán incluirse, en el Proyecto de Construcción que desarrolle esta Alternativa 4, las medidas minimizadoras y correctoras incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental, además de las siguientes condiciones:

##### 1. *Adaptaciones de trazado*

El trazado propuesto, tal y como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, deberá modificarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, en los siguientes tramos:

a) Con el fin de evitar la afección al encinar y de reducir los movimientos de tierras en el Alto de San Antón, se continuará con la duplicación de la calzada (prevista hasta el enlace de Ventosa) hasta el punto kilométrico 4 + 000.

b) Con el fin de disminuir la afección a la zona de huertas tradicionales, se ampliará la longitud de la estructura sobre el río Najerilla retrasando el estribo previsto en el punto kilométrico 12 + 350 al punto kilométrico 12 + 200, evitando, al mismo tiempo, el desvío del camino de Santa Marina.

c) Se intentará evitar la afección a la finca denominada «El Botánico» en el Trujar (punto kilométrico 17 + 000), modificando el trazado por el norte o por el sur, en función de los usos del suelo actuales.

d) En la variante prevista entre los puntos kilométricos 22 + 500 y 23 + 500 («La Degollada»), se ajustará el trazado de la autovía, acercándola a la carretera actual con el fin de reducir la afección al cerro en el punto kilométrico 22 + 700.

e) A partir del punto kilométrico 26 + 000, se duplicará la carretera actual por el norte con el fin de evitar la afección al rodal de encinas que acompaña por el sur a la carretera actual. Una vez evitada esta afección, la nueva autovía pasará al sur de la carretera actual (quedándose ésta como camino de servicio) hasta el enlace de Santo Domingo de la Calzada (enlace 8), evitando así la afección a las encinas y a las edificaciones situadas al norte de la carretera actual.

## 2. Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la fase de construcción, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Ebro, las siguientes medidas:

a) Los puentes proyectados sobre los ríos Yalde, Najerilla y Oja se diseñarán de forma que los estribos se sitúen respetando, al menos, la Zona de Dominio Público Hidráulico. El diseño de la estructura de los puentes se realizará de manera que no sea necesaria la colocación de ninguna pila dentro del cauce.

b) Durante las obras, se tomarán las medidas oportunas para afectar exclusivamente a la vegetación de ribera incluida entre los bordes de la explanada prevista de la autovía.

c) Si fuera necesario la realización de cortes, desvíos provisionales u otras actuaciones en los cauces, se programarán las obras en función del calendario biológico de las especies fluviales.

d) Se garantizará la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre mediante las obras de drenaje pertinentes.

e) Los vertidos se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable, lo que deberá ser recogido en el Proyecto de Construcción.

f) Se estudiarán con detalle la localización y funcionamiento de los posibles acuíferos de las inmediaciones del trazado, adoptándose las medidas oportunas para asegurar el mantenimiento de los flujos de recarga y de la calidad de sus aguas.

g) Con objeto de evitar la afección sobre los sistemas fluviales del entorno de la actuación, en especial sobre los ríos Najerilla y Oja, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o por erosión se pueda afectar a estos cursos de agua o a sus acuíferos asociados.

h) Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en las inmediaciones de los cursos de agua y de los barrancos.

i) Se definirán las medidas de prevención y control necesarias para garantizar que los vertidos de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra, o los que pudieran originarse por accidente durante la explotación, no puedan afectar a la red de drenaje natural ni a los acuíferos ya identificados en el Estudio de Impacto. Para ello, el programa de Vigilancia Ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo, también, los puntos de control de la calidad del agua, aguas arriba y abajo de determinados tramos de obra.

## 3. Protección de la fauna

A pesar de que el entorno inmediato del proyecto no presenta una gran riqueza faunística por ser una zona muy humanizada, existen, sin embargo, puntos donde la proximidad de masas vegetales más naturales confieren cierto valor de corredor faunístico al territorio. En este sentido, cabe destacar las inmediaciones del Alto de San Antón y La Degollada.

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la autovía y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas al Proyecto de Construcción:

a) Adecuación de cunetas y obras de drenaje longitudinal. Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, estas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

b) Adecuación de las obras de drenaje transversal como pasos de fauna de animales de pequeñas dimensiones mediante la adecuación de su diseño, que deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida, así como de un resalte longitudinal que independice la circulación del agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año. Se revegetarán las entradas y salidas de estas obras de drenaje.

c) Adecuación de cerramientos. Ante la posibilidad de entrada de animales en la calzada por zonas donde se interrumpa el cerramiento, tales como en los enlaces, se dispondrán dispositivos de escape en el entorno de dichas áreas.

d) Limitaciones temporales. Se evitará la ejecución de desbroces y voladuras durante el período de cría de las principales especies animales que se desarrollen en la zona de actuación. Con carácter general se evitarán los trabajos nocturnos en toda la zona de obras.

e) Se construirán pasos específicos para la fauna en el Alto de San Antón (antes de la separación de la carretera actual) y La Degollada, aplicando los siguientes criterios:

Los pasos para fauna serán específicos, no siendo válidos los pasos para la reposición de caminos para vehículos, sí bien podrán ser a su vez pasos de ganado.

Si son pasos inferiores, sus dimensiones serán tales que permitan la entrada de luz en toda su longitud. Se evitará su ubicación en zonas con grandes terraplenes que den origen a pasos muy largos.

Se adecuarán los accesos mediante plantaciones de protección que simulen la continuación del terreno natural a través de los pasos.

## 4. Protección de la vegetación

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la franja de expropiación, que definirá la superficie de ocupación tanto de la futura obra como de las instalaciones auxiliares y de los caminos provisionales de obra, para que la circulación de la maquinaria y del personal se restrinja a la zona acotada. Las señales utilizadas para el jalonamiento se revisarán periódicamente durante las obras para asegurar el mantenimiento de su funcionalidad.

Se recuperará la capa superior de tierra vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán durante la fase de construcción en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización posterior se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, se utilizará preferentemente este sustrato sobre las superficies a revegetar.

Se procederá a la revegetación mediante siembras y/o plantaciones de todas las superficies técnicamente viables, tales como los taludes, las áreas de ocupación temporal y los vertederos, previa adecuación de su superficie mediante las técnicas culturales oportunas como el laboreo de los suelos compactados o la regularización del terreno.

Las actuaciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin, se redactará un Plan de Obra en el que se establecerá la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la lluvia y de asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

Para reducir el riesgo de incendios en las inmediaciones de la obra, se prohibirá expresamente el encendido de fuegos durante la época estival.

## 5. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la construcción y explotación de la nueva autovía se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola. Todo desvío provisional se señalará adecuadamente.

Se deberá prestar especial atención al Camino de Santiago, las vías pecuarias y las vías verdes identificadas en la zona. Se incrementará el número de pasos inferiores o superiores en aquellas zonas donde existe mayor densidad de vías rurales porque el tamaño de las parcelas de cultivo sea inferior. Más concretamente, además de los pasos inferiores y superiores definidos en el Estudio Informativo, deberá garantizarse la permeabilidad transversal de la vía, para dar continuidad a las vías pecuarias, en los siguientes puntos kilométricos:

Punto kilométrico 0 + 050.

Punto kilométrico 32 + 350.

Punto kilométrico 33 + 750.

Asimismo, se protegerán y restituirán, las acequias y canales que forman la red de riego de los cultivos de la zona y que pudieran verse afectados.

### 6. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico

El Proyecto de Construcción deberá incluir, en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de La Rioja, un Estudio Histórico, Arqueológico y Paleontológico de la franja de ocupación de la nueva infraestructura, de los caminos de acceso, de las superficies destinadas a acoger las instalaciones auxiliares, de las zonas de préstamo y de los vertederos.

Dicha prospección se intensificará en aquellos puntos donde la nueva vía y el Camino de Santiago discurren muy próximos y en las inmediaciones del enlace 9 (punto kilométrico 31 + 100), por la posible afección al yacimiento arqueológico ermita de la Mesa del Santo.

El mencionado estudio contemplará las medidas protectoras y correctoras oportunas, a la vista de los resultados obtenidos. Dichas medidas deberán ser refrendadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de La Rioja.

El Proyecto de Construcción incorporará también un programa de actuación, compatible con el Plan de Obra y elaborado en consulta con la citada Dirección General, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramientos no inventariados, así como un programa de protección específico para aquellos elementos de interés o yacimientos afectados por las obras o próximos a ellas.

### 7. Localización de vertederos y zonas de préstamos

En el Proyecto de Construcción se determinará la localización de los vertederos potenciales donde poder albergar los materiales sobrantes de la excavación, evitándose las siguientes zonas:

- Puntos de interés geológico o geomorfológico.
- Zonas bióticas de interés singular.
- Zonas de afección a yacimientos arqueológicos.
- Aluviales de los ríos y arroyos de la zona.

Posteriormente, y tras un análisis de compensación de materiales dentro de la propia obra y en relación con los demás tramos de construcción, se determinará el volumen y el emplazamiento final de los vertederos, que se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

El proyecto de construcción incluirá los planos de localización y delimitación de las zonas de vertedero, a escala mínima de 1:1.000, donde se señalarán los accesos precisos, que se seleccionarán teniendo en cuenta las posibles afecciones a la población por el tránsito de camiones. Asimismo, se incluirá un plan de explotación donde se detallarán las medidas protectoras necesarias, entre las que se contarán al menos las limitaciones horarias en la explotación y la ejecución de riegos para evitar la generación de polvo.

Para la obtención de los materiales procedentes de cantera y, si fuera necesario, para el material de préstamo, se deberá dar preferencia a las explotaciones ya existentes en la zona y, si esto no fuera posible o estas fueran insuficientes, las explotaciones que se abran deberán someterse a Evaluación de Impacto Ambiental por la autoridad competente.

Por último, los vertederos y las zonas de préstamo deberán contar con un proyecto de recuperación ambiental, según se expone en la Condición 11.

### 8. Protección acústica

El Proyecto de Construcción incluirá un estudio de los niveles sonoros, adoptando las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Dicho estudio contemplará especialmente aquellos puntos donde existan edificaciones próximas al trazado.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado en el Proyecto de Construcción, el Programa de Vigilancia Ambiental incorporará campañas de mediciones durante la fase de explotación, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen pero no superen los objetivos de calidad y para las que no se haya establecido estas medidas de protección.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la autovía serán los siguientes, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

- Leq (7 h-23 h) menor que 65 dB(A).
- Leq (23 h-7 h) menor que 55 dB(A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

- Leq (7 h-23 h) menor que 75 dB(A).
- Leq (23 h-7 h) menor que 75 dB(A).

En cuanto a zonas hospitalarias, centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas, se deberá garantizar que la actividad a la que estén destinadas no sufra alteraciones por motivos acústicos.

### 9. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

En el Proyecto de Construcción se recogerán, como parte del mismo y en coordinación con el resto de conceptos de la obra, las medidas de defensa contra la erosión, la recuperación ambiental y la integración paisajística.

Se considerarán como zonas sensibles de tratamiento especial las siguientes áreas: zonas de préstamo y vertedero, parques de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, zonas de instalaciones auxiliares, viarios de acceso a la obra, desmontes, terraplenes, inmediaciones de los ríos y arroyos interceptados por el trazado y accesos a los pasos de fauna.

En los terraplenes, se redondeará la arista de su intersección con el terreno de forma que estos simulen una continuación del terreno natural donde se apoyan.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local. En las plantaciones serán aceptables también la inclusión de especies arbustivas y arbóreas ampliamente cultivadas o utilizadas en la zona. En las siembras e hidrosiembras se evitará el empleo de especies exóticas y, en especial, de especies de carácter invasor.

Se verificará que las especies propuestas se encuentran comercializadas de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

El diseño de las plantaciones tendrá en cuenta no sólo las características físicas de las distintas unidades de actuación, como la ubicación, la pendiente, la litología, la exposición, o sus necesidades para asegurar la funcionalidad de la obra, como la visibilidad, sino también la composición de la vegetación de su entorno inmediato y las posibilidades de reducir el acceso visual de la nueva construcción.

Se especificarán y presupuestarán todas las actuaciones necesarias, incluidas las labores de mantenimiento necesarias, para asegurar el éxito de la revegetación.

### 10. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en las Condiciones de esta Declaración.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el Estudio de Impacto Ambiental.

En el Programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el Programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimientos, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades del personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Secretaría General de Medio Ambiente y través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de Contratos de las

Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente Declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Programa de Seguimiento Ambiental para la fase de obras, presentado por la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informes periódicos semestrales durante la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas para la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la Condición 2.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas para la protección de la fauna, a que se refiere la Condición 3.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas para la protección de la vegetación, a que se refiere la Condición 4.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas para el mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la Condición 5.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas para la protección del Patrimonio Histórico-Artístico y Arqueológico, a que se refiere la Condición 6.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas para la localización e integración de vertederos y zonas de préstamo, a que se refiere la Condición 7.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas para la protección acústica, a que se refiere la Condición 8.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas para la defensa contra la erosión, la recuperación ambiental y la integración paisajística de la obra, a que se refiere la Condición 9.

c) Antes de la recepción de las obras:

Programa de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

d) Anualmente y durante tres años, a partir de la recepción de las obras:

Informe sobre la efectividad de las medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la Condición 2.

Informe sobre el estado y efectividad de los pasos de fauna, a que se refiere la Condición 3.

Informe sobre niveles sonoros y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la Condición 8.

Informe sobre el estado y progresos de las áreas en recuperación ambiental y la integración paisajística de la obra, a que se refiere la Condición 9.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

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

### 11. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Secretaría General de Medio Ambiente, antes de la aprobación del Proyecto de Construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece, un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Estudio y justificación del trazado definitivo, con los planos correspondientes, a que se refiere la Condición 1.

Medidas adoptadas para la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la Condición 2.

Medidas adoptadas para la protección de la fauna, a que se refiere la Condición 3.

Medidas adoptadas para la protección de la vegetación, a que se refiere la Condición 4.

Medidas adoptadas para el mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la Condición 5.

Memoria final de la Prospección Arqueológica y del Plan de Actuación Arqueológica, a que se refiere la Condición 6.

Planos de localización y proyecto de explotación y recuperación de zonas de vertido y de extracción de materiales, a que se refiere la Condición 7.

Medidas adoptadas para la protección acústica, a que se refiere la Condición 8.

Medidas adoptadas para la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la Condición 9.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la Condición 10.

### 12. Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras, contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en estas Condiciones, figurarán en el Proyecto de Construcción, justificadas en su Memoria y anejos correspondientes; estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en los Planos; sus exigencias técnicas en el pliego de Prescripciones Técnicas y su definición económica en el Presupuesto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 23 de enero de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

## ANEXO I

### Consultas sobre el Impacto Ambiental del Proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Gobierno de La Rioja. Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural .....	X
Gobierno de La Rioja. Consejería de Desarrollo Autonómico, Administraciones Públicas y Medio Ambiente .....	X
Gobierno de La Rioja. Consejería de Educación, Cultura, Juventud y Deportes .....	X
Confederación Hidrográfica del Ebro .....	X
Instituto Tecnológico y Geominero de España .....	X
Ayuntamiento de Ventosa .....	X
Gobierno de La Rioja. Consejería de Obras Públicas, Transporte, Urbanismo y Vivienda .....	X
Instituto Geográfico Nacional. Servicio Regional de La Rioja ...	X
Delegación del Gobierno en La Rioja .....	X
Sociedad para la Conservación de Vertebrados .....	X
Fundación El Botánico .....	X
Dirección General para la Conservación de la Naturaleza .....	
ADENA .....	
AEDENAT, Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza	
CODA .....	
Asociación SEO BirdLife Internacional .....	
FAT .....	
ANARI .....	
Asociación Natural de La Rioja .....	
Asociación Ecologista de La Rioja .....	
ERA .....	
Asociación Natural de La Rioja .....	
Grupo LOBO (Madrid) .....	
Ayuntamiento de Alensón .....	
Ayuntamiento de Hormilla .....	
Ayuntamiento de Azofra .....	
Ayuntamiento de Alesanco .....	
Ayuntamiento de Grañón .....	
Ayuntamiento de Corporales .....	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Sotés .....	
Ayuntamiento de Hervías .....	
Ayuntamiento de Bañares .....	
Ayuntamiento de Santo Domingo de la Calzada .....	
Ayuntamiento de Navarrete .....	
Ayuntamiento de Huércanos .....	
Ayuntamiento de Uruñuela .....	
Ayuntamiento de Hormilleja .....	
Ayuntamiento de Nájera .....	
Ayuntamiento de Tricio .....	

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

La Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural del Gobierno de La Rioja sugiere que los cruces y entronques de los caminos agrícolas con la N-120 se estudien y se resuelvan con el máximo esfuerzo, tanto por motivos ambientales como de seguridad. Se señala que la Memoria-resumen no incluye este aspecto.

La Consejería de Desarrollo Autonómico de las Administraciones Públicas y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja considera más favorable la carretera actual frente a la propuesta de nuevos trazados. También propone considerar la posible afección a la Laguna de Hervías como consecuencia del Proyecto y la posible afección a los ríos Najerilla y Oja, así como a las huertas tradicionales de Najerilla. Por otro lado sugiere que se deberá estudiar el posible efecto barrera sobre el Alto de San Antón y que se deberá prestar atención a la estabilización e integración de los taludes y a la localización de préstamos y vertederos. Por último, sugiere estudiar las afecciones por ruido en las proximidades de los núcleos urbanos.

La Consejería de Educación, Cultura, Juventud y Deportes del Gobierno de La Rioja señala que se deberá respetar la continuidad de El Camino de Santiago y que el carril peatonal paralelo al mismo deberá mantenerse en caso de coincidir ambos. Este organismo recomienda también la propuesta que discurre aguas abajo del río Najerilla para la circunvalación de Nájera.

La Confederación Hidrográfica del Ebro emite las siguientes recomendaciones para minimizar la afección a la hidrología superficial de la zona: estudiar al detalle la localización y funcionamiento de los posibles acuíferos cautivos de la zona, cuidar la posible afección a la vegetación de las riberas, programar las obras en función del calendario biológico de las especies fluviales y evitar la ubicación de las instalaciones auxiliares en zonas de riesgo para el sistema hidrológico de la zona.

El Instituto Tecnológico y Geominero de España sugiere evitar la afección a las zonas siguientes: Alto de San Antón, Pico de Nájera, Cerro Paquillo y la Degollada; así como minimizar el impacto sobre el Camino de Santiago y las vías pecuarias; adoptar las medidas oportunas para evitar afectar a los ríos Yalde, Tuerto, Oja, Villar y Najerilla y para salvaguardar las especies de peces autóctonos asociadas a este último (*Barbus graelsii*, *Barbus Haasi*, *Rutilus arcasii*, y *Cobites calderoni*).

El Ayuntamiento de Ventosa recomienda el aprovechamiento del corredor actual de la carretera, mejorando la curva de San Antón. Por otro lado, se rechazan otras alternativas propuestas debido a la previsible afección a un yacimiento arqueológico y al Camino de Santiago. Por último, se solicita que, en el Enlace de Ventosa, se disponga de espacio suficiente para instalar, en las dos direcciones, una parada de autobús, así como la revegetación de todas las superficies que queden entre los caminos de nueva construcción paralelos a la autovía y esta.

La Consejería de Obras Públicas, Transporte, Urbanismo y Vivienda del Gobierno de La Rioja no aporta sugerencias concretas a la Memoria-resumen.

El Servicio Regional de La Rioja del Instituto Geográfico Nacional no ha encontrado aspectos relevantes que destacar en la Memoria-resumen, desde el punto de vista geofísico.

La Delegación del Gobierno en La Rioja no manifiesta objeciones al proyecto en estudio.

La Sociedad para la Conservación de Vertebrados considera que no se profundiza en el aspecto faunístico. Por otro lado, advierte de la importancia del impacto sobre este factor del medio como consecuencia del efecto barrera y de los atropellos a las especies animales. Hechas estas aclaraciones, reclama la construcción de pasos de fauna y la instalación de pantallas laterales de vegetación que obliguen a elevar el vuelo a las

aves. Por último, considera que se debe tener en cuenta la posible coexistencia de la nueva vía y de la carretera actual (en zonas de variante), ocasionando un cierto «encajonamiento» de los grandes mamíferos (cérvidos y lobos). Por ello, se propone la creación de pasos subterráneos específicos para ellos de 5 metros mínimo de ancho y revegetados.

La Fundación El Botánico subraya que, en el tramo Hormilla-Azofra, la actuación destruye sus cultivos de especies botánicas, realizados hace 15 años, y condiciona la posibilidad de abrir un jardín botánico en base de éstos.

## ANEXO II

### Resumen del estudio informativo

El tramo de la carretera N-120 objeto de estudio discurre por la margen derecha del valle del río Ebro, separándose progresivamente del mismo según la actuación avanza. El ámbito de estudio se desarrolla en la comarca de la Rioja Alta; dista 5 kilómetro del río Ebro en la localidad de Navarrete, quedando, en el límite de la provincia riojana con Burgos, alejado del citado río 25 kilómetros.

Dada la elevada intensidad de tráfico que soporta, su acondicionamiento supone su conversión en autovía en la mayor parte del trazado, proponiéndose las siguientes cuatro alternativas de trazado:

Alternativa 1: En esta alternativa se pretende aprovechar en lo posible la actual carretera N-120 para su duplicación en autovía. En el primer tramo, se proponen los dos primeros enlaces de la actuación; el Enlace 1 de Ventosa, ya existente, y el Enlace 2 de acceso al polígono industrial de Nájera, Huércanos y a la carretera LR-136. Posteriormente, se abandona la carretera existente, discurrendo paralela a la misma y a unos 700 metros al norte. A partir del punto kilométrico 10 + 890, la autovía conecta con la actual variante de Nájera procediendo a su duplicación por la derecha. En el punto kilométrico 11 + 350 se remodela el enlace existente, enlace 3, ubicándose el siguiente enlace, el enlace 4 (punto kilométrico 14 + 525) sobre el actual de Hormilla, que también se remodela. Para salvar el río Najerilla se propone una estructura gemela a la ya existente. Seguidamente, se ubican los enlaces 5 (punto kilométrico 18 + 200) y 6 (punto kilométrico 20 + 750), sobre la actual intersección de la carretera LR-206 dirección Azofra, y sobre la carretera LR-321 dirección Alesanco, respectivamente. En torno al punto kilométrico 23 + 500, se alcanza la llanura de Santo Domingo de la Calzada, proponiéndose el enlace 7 (punto kilométrico 25 + 050) de conexión con la carretera LR-326. A continuación se desdoble la carretera N-120 hasta el enlace 8. En el intervalo punto kilométrico 27 + 900 y 30 + 500, se modifican las deficiencias del trazado de la variante de Santo Domingo. Unos 350 metros más lejos está el enlace actual de conexión a la población y carretera LR-111. Sobre el río Oja, se construye una estructura gemela a la existente de 180 metros de longitud aproximada. A partir del punto kilométrico 31 + 000, se realiza la transición de la autovía a la carretera existente con calzada de dos carriles. En el último tramo, y hasta la localidad de Grañón, se mantiene el trazado de la carretera N-120, proponiéndose únicamente el control de los accesos con la reordenación de los caminos agrícolas y la construcción de tres pasos superiores.

Alternativa 2: En los primeros 3 kilómetros de su recorrido se discurre por la margen izquierda de la carretera actual, quedando ésta como vía de servicio. Después del Enlace 1, la autovía se separa de la carretera actual cruzando en desmonte de 26 metros de altura la zona denominada Cuatro Caminos. En el enlace 2 (punto kilométrico 9 + 050), resulta necesaria la ejecución de un ramal de 850 metros hasta la intersección de las carreteras N-120 y LR-136. Posteriormente esta alternativa cruza el río Yalde y discurre equidistante de las poblaciones de Huércanos, Nájera y Uruñuela. En el punto kilométrico 11 + 350 se sitúa el enlace 3 y un poco más allá se prevé la construcción una estructura de paso de aproximadamente 350 metros de longitud sobre el río Najerilla (punto kilométrico 12 + 400). Al igual que en la alternativa anterior, se prevé la remodelación del enlace 4 de Hormilla, tras el cual la autovía se aparta de la zona urbanizable de esa localidad. Continúa la actuación con un trazado recto, condicionado por el corredor actual, que evita la menor afección posible sobre la franja de tierra baldía entre ambas vías. Los enlaces 5 y 6 se sitúan en los puntos kilométricos 18 + 500 y 21 + 050, respectivamente. A partir de aquí la autovía se separa 1.000 metros al sur de la carretera actual, ascendiendo a la llanura de Santo Domingo de la Calzada donde conecta con la actual variante, que debido a su deficiente geometría debe ser remodelada. Los enlaces 7 y 8 se sitúan respectivamente en los PP.KK. 26+450 y 28 + 400. Tras este último enlace el trazado de esta alternativa coincide prácticamente con el de la Alternativa 1.

Alternativa 3: Resulta coincidente con la Alternativa 2 hasta el Enlace 1, sólo que atraviesa la zona de San Antón mediante desmontes más suaves

(11 metros de altura media). El Enlace 2 se ubica en el punto kilométrico 8 + 950, resultando necesario un ramal de 850 metros desde el propio enlace hasta la actual intersección de las carreteras N-120 y LR-136. El enlace 3 se sitúa en el punto kilométrico 11 + 100, pasando la autovía sobre el río Najerilla mediante una estructura de 450 metros de longitud. A continuación, el nuevo trazado discurre 1,5 kilómetro al norte de la actual N-120, entre el cerro Paquillo y El Palo provocando grandes desmontes. Cuando la autovía vuelve a coincidir con la carretera actual, se ubican los Enlaces 4 y 5 (puntos kilométricos 15 + 200 y 18 + 950, respectivamente). A partir del punto kilométrico 20 + 000 la traza se aleja de nuevo de la carretera actual, discurrendo en paralelo y al sur de la misma en torno a 1 kilómetro. Destaca, por su elevada magnitud, un desmonte de 30 metros de altura en la zona de Valdecastellanos. En el final de su trazado, el recorrido de esta alternativa es análogo al de la Alternativa 2, quedando situados los enlaces 6, 7 y 8 en los puntos kilométricos 21 + 000, 27 + 150 y 29 + 200, respectivamente.

Alternativa 3A: El inicio de su recorrido se encuentra en el punto kilométrico 6 + 810 de la Alternativa 3. Constituye una variante de la misma a su paso por la vega del río Najerilla, al norte de la localidad de Nájera. El trazado de esta alternativa es análogo al de la anterior, con las siguientes diferencias: los Enlaces 2 y 3 quedan situados en los puntos kilométricos 2 + 100 y 4 + 450 respectivamente; el ramal previsto desde el Enlace 2 hasta la intersección de las carreteras N-120 y LR-136 es 10 metros superior en longitud al previsto para la alternativa anterior; se proponen sendas estructuras de cruce sobre los ríos Yalde (punto kilométrico 2 + 400) y Najerilla (punto kilométrico 5 + 700), esta última con 30 metros menos de longitud que la que se planteaba en la Alternativa 3, previamente descrita.

Alternativa 4: Hasta el Enlace 1 (punto kilométrico 2 + 975), se aprovecha, todo lo posible, la carretera actual como una de las calzadas de la autovía. Una vez pasado este enlace se separa de la carretera pasando el Alto de San Antón con un desmonte de 11 metros de altura. A continuación, la autovía abandona el corredor actual, discurrendo paralela al mismo y a unos 500 metros (lado norte). El siguiente enlace, Enlace 2, se sitúa en el punto kilométrico 9 + 000 y requiere la ejecución del mismo ramal previsto para la Alternativa 3A. A partir de este punto discurre enrasada con la llanura pero con altura suficiente para permitir los pasos y cruces necesarios. El siguiente enlace, Enlace 3, se localiza en el punto kilométrico 11 + 250 y el cruce del río Najerilla se salva mediante una estructura de 350 metros de longitud. Así, en la llanura del Najerilla el trazado queda equidistante a los núcleos urbanos de Huércanos, Nájera y Uruñuela. A partir del punto kilométrico 13 + 000, la autovía se asienta sobre el corredor de la carretera N-120 actual, quedando ésta como vía de servicio. El Enlace 4 de Hormilla queda ubicado en el punto kilométrico 14 + 750, siendo necesaria la remodelación del existente. A continuación, la traza salva la zona urbanizable de la citada localidad, mediante un rodeo. Se prosigue el recorrido por la carretera actual y, más adelante, se proyectan los Enlaces 5 y 6 en los puntos kilométricos 18 + 450 y 21 + 000 respectivamente. En el P.K. 21 + 200 tiene lugar la subida de «La Degollada», aprovechando 1 km de la carretera actual N-120, pero implicando un gran desmonte de 32 metros de altura en el cerro existente entre los puntos kilométricos 22 + 600 y 22 + 700. Tras alcanzar la llanura de Santo Domingo de la Calzada, se localizan los Enlaces 7, 8 y 9, continuando la duplicación de la carretera actual hasta su final, coincidiendo con la Alternativa 1.

En base a la información incluida en el Estudio Informativo, se realiza una comparación de las cuatro alternativas en estudio mediante un análisis multicriterio en el que intervienen los siguientes aspectos: funcionalidad, medio ambiente, geología y geotecnia y coste económico. A cada uno de ellos se le asigna el mismo peso a pesar de que se introducen aspectos de menor rango dentro de ellos que condicionan de forma diferencial el proceso de selección. Tras la aplicación de este análisis se concluye eligiendo la Alternativa 4, que presenta buenas características de trazado, un coste económico asumible, algunas dificultades geológicas y geotécnicas en un punto muy concreto (La Degollada), su impacto ambiental es moderado y su trazado discurre equidistante a los núcleos urbanos de Nájera, Huércanos y Uruñuela posibilitando la construcción de las respectivas conexiones.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de Impacto Ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y en el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El área de estudio se ubica al noroeste de la provincia de La Rioja, en lo que se conoce como llanuras interiores de La Rioja Alta. Posee una geomorfología suave, destacando algunos cerros como el Alto de San Antón, el Pico de Nájera y la zona de La Degollada, sobre un paisaje ondulado, recorrido por los tramos bajos de los ríos Najerilla y Oja.

El Estudio comienza con una descripción de las fases del Estudio Informativo justificando las opciones de trazado propuestas y los resultados obtenidos en la primera selección de la Fase A, realizada a escala 1:10.000 en base a información sobre los elementos histórico-artísticos y los yacimientos arqueológicos, la localización y extensión de los espacios protegidos, las unidades de vegetación del territorio, la calificación urbanística de los suelos y la ubicación de las vías pecuarias y del Camino de Santiago. Las opciones de trazado seleccionadas en base a los criterios enumerados se desarrollan en la Fase B del Estudio Informativo. Más concretamente, se proponen cuatro alternativas cuyo trazado se define con el nivel de detalle propio de una cartografía 1:50.000. Por último, se menciona que en la fase «C» del Estudio Informativo se describe a escala 1:1.000 la Alternativa 4 seleccionada, profundizándose en el diseño de las medidas correctoras.

A continuación, el estudio de Impacto Ambiental describe de forma detallada las cuatro alternativas propuestas proporcionando los datos necesarios para su caracterización con relación al tráfico de vehículos, a los movimientos de tierras y al número de enlaces y pasos superiores e inferiores propuestos en cada una de ellas.

El siguiente capítulo recoge las características ambientales de la zona analizada a partir de la descripción de sus diferentes factores: geología y geomorfología, climatología, calidad atmosférica y confort sonoro, hidrología, edafología, vegetación, fauna y paisaje, desarrollándose igualmente los aspectos socioeconómicos y culturales. Se deduce que en la zona por donde discurren los trazados se concentra gran parte de la población riojana, las grandes infraestructuras de transporte y la actividad económica y se pone de manifiesto que el Camino de Santiago acompaña, a lo largo de todo su recorrido, a los trazados propuestos. El paisaje de la zona resume bien sus características al tratarse de un ambiente claramente antropizado donde dominan las tierras de cultivo. Existen, sin embargo, pequeños reductos de vegetación natural como los carrascales de Cidamón y Grañón y masas de rebollo y carrasca que cobran un valor añadido debido a su excepcionalidad al insertarse en medio de terrenos ampliamente deforestados. Con relación a la hidrología, destacan los ríos Najerilla y Oja, que discurren perpendicularmente a la dirección de los trazados y que están acompañados de los materiales detríticos que componen los acuíferos más señalados de la zona de actuación. Por lo que respecta a la fauna, en el Estudio se identifican dos corredores presumiblemente utilizados por los mamíferos en sus desplazamientos: el Alto de San Antón y La Degollada.

Tras la descripción del medio, en el Estudio de Impacto Ambiental se identifican las interacciones potenciales y se procede a la caracterización y valoración de los impactos. La caracterización permite distinguir los impactos positivos de los negativos, los temporales de los permanentes y periódicos, los simples de los acumulativos y sinérgicos, los directos de los indirectos, los reversibles de los irreversibles, los recuperables de los irrecuperables, los locales de los de acción extensa y los continuos de los discontinuos. A continuación, la valoración del impacto se realiza mediante una metodología semicuantitativa que tiene en cuenta la calidad del medio con respecto a cada factor ambiental así como su capacidad de recuperación y/o absorción del impacto. Por otro lado, se realiza un dictamen señalando si los impactos afectan a Espacios Protegidos y Especies Protegidas y si es necesario la aplicación de medidas correctoras. La suma de estos conceptos, previamente valorados y afectados por el correspondiente peso proporciona la magnitud de impacto en términos numéricos que, a nivel cualitativo, se resume en los conceptos de compatible, moderado, severo y crítico.

En síntesis, los impactos más significativos se producen en las proximidades de la Dehesa de Navarrete y del Alto de San Antón por los movimientos de tierras y la afección potencial a un encinar que se extiende en las inmediaciones de los trazados; en el cruce del río Najerilla por la afección prevista sobre las huertas tradicionales que acompañan su curso y los desmontes previstos en los cortados que definen su cauce. Más adelante, en puntos concretos, donde se afecta a pequeñas masas de vegetación interesante, al acuífero libre asociado al curso del río Oja, o donde se requieren desmontes de altura considerable como en «La Degollada». No obstante, el impacto de las alternativas propuestas es mayoritariamente moderado, ascendiendo a severo únicamente en algunos de los puntos mencionados. Como conclusión, el estudio señala que la alternativa que produce un menor impacto ambiental es la Alternativa 4.

A continuación se proponen una serie de medidas protectoras y correctoras del impacto en relación con los factores del medio analizados, entre

las que cabe destacar la realización, en el Proyecto de Construcción, de un estudio de los niveles sonoros previsibles para proyectar las protecciones acústicas necesarias; la necesidad de adoptar ciertas medidas de integración en los taludes de desmonte; cuidar la selección de las áreas de extracción y de vertido de materiales así como su restauración; la reutilización de la tierra vegetal mediante la revegetación de los taludes con objeto de integrar paisajísticamente la actuación y de prevenir la aparición de procesos erosivos; el acondicionamiento de los drenajes como pasos de fauna y la restauración del viario rural. Igualmente, se propone realizar una prospección arqueológica previa a las obras para evitar la afeción a elementos y yacimientos de interés cultural.

El Estudio de Impacto Ambiental incluye con un Programa de Vigilancia Ambiental donde se describen las actuaciones a realizar antes, durante y tras finalizar las obras.

#### ANEXO IV

##### Resumen de la información pública del estudio de Impacto Ambiental

Para iniciar la Información Pública del estudio se remitió un ejemplar del proyecto para su examen e informe o exposición al público a las siguientes Corporaciones:

Dirección General de Carreteras. Subdirección General de Planificación (tres ejemplares).

Confederación Hidrográfica del Ebro.  
 Instituto Tecnológico Geominero de España.  
 Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de La Rioja.  
 Consejería de Obras Públicas, Transporte, Urbanismo y Vivienda.  
 Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural  
 Consejería de Turismo y Medio Ambiente.  
 Consejería de Educación, Cultura, Juventud y Deportes.  
 Ayuntamiento de Sotés (La Rioja).  
 Ayuntamiento de Ventosa (La Rioja).  
 Ayuntamiento de Alesón (La Rioja).  
 Ayuntamiento de Huércanos (La Rioja).  
 Ayuntamiento de Uruñuela (La Rioja).  
 Ayuntamiento de Nájera (La Rioja).  
 Ayuntamiento de Hormilla (La Rioja).  
 Ayuntamiento de Azofra (La Rioja).  
 Ayuntamiento de Alesanco (La Rioja).  
 Ayuntamiento de Torrechilla sobre Alesanco (La Rioja).  
 Ayuntamiento de Cirueña (La Rioja).  
 Ayuntamiento de Hervías (La Rioja).  
 Ayuntamiento de Bañares (La Rioja).  
 Ayuntamiento de Santo Domingo de la Calzada (La Rioja).  
 Ayuntamiento de Corporales (La Rioja).  
 Ayuntamiento de Grañón (La Rioja).

Durante el periodo de Información Pública se recogieron las alegaciones que a continuación se relacionan y se resumen:

Ayuntamiento de Ventosa.  
 Don Pablo Mendoza Mendoza.  
 Don Eliseo Nájera Díaz.  
 Doña Teresa Canal Nájera.  
 Don Tomás Hernando García.  
 Don Néstor Nájera Canal.  
 Don Miguel Ángel Nájera Garnica, don Felipe Sáez Muntión, don Eliseo Nájera Díaz, don Rufino del Campo Rey, don Vicente Duarte Ribafrecha, «Bodegas Ruconia, Sociedad Limitada», don Benigno López de Pablo, don Federico Moreno Magaña, don Pedro Domínguez Pérez Caballero, don José Antonio Dulce Ruanas, don Antonio Tejada Uhagan, don Jesús López Hernández, don José María Domingo Pérez-Caballero, doña María Pilar Nájera Hernández, don Francisco Javier Nájera Hernández, don José Miguel Nájera Hernández, don José Miguel Nájera Hernández y don Gregorio Maiso Gallarta.  
 «Bodegas Ruconia, Sociedad Limitada».  
 Doña Mercedes Alonso Ochoa.  
 Don Fernando Moreno Alonso.  
 Don Federico Moreno Magaña.  
 Don Federico Moreno Alonso.  
 Don Gonzalo Moreno Alonso.  
 Doña Alicia Moreno Alonso.  
 Don Rufino del Campo del Rey.  
 Don David Ojeda del Campo.  
 Doña Candelas del Campo Torres.  
 Don Luis A. Ojeda Villar.  
 Doña Sonia Rodríguez Martínez.

Doña Justina Díaz Martínez.  
 Don Victoriano Díaz Martínez.  
 Don Justo Maiso Gallarta.  
 Doña Inmaculada Gallarta.  
 Don Justo Maiso Urbina.  
 Don Rufino del Campo Torres.  
 Doña Belén Armas Tobias.  
 Doña María Rosa del Campo Torres.  
 Don Jesús Javier Maiso Gallarta.  
 Don Gregorio Muñoz.  
 Don Francisco Javier Nájera Hernández.  
 Don José Miguel Nájera Hernández.  
 Doña María del Pilar Nájera Hernández.  
 Doña María del Pilar Hernández Rubio.  
 Don Miguel Nájera Garnica.  
 Don Gregorio Gómez García.  
 Don Antonio Canal Anguiano.  
 Doña Andrea Nájera Ibáñez.  
 Doña Aurora Canal Nájera.  
 Doña María Asunción Francia Ojeda.  
 Don Enrique Sáez Francia.  
 Don Aniceto García Matute.  
 Doña Susana Navarro de Pablo.  
 Doña Rosario Benito Guinea.  
 Don Prudencio Fernández Alesanco.  
 Doña Amparo Benito Guinea.  
 Don Juan Carlos Fernández Benito.  
 Don Antonio Bartolomé Fernández, Presidente de la Fundación Cultural de promoción «El Botánico».

Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones remitidas son los siguientes:

El Ayuntamiento de Ventosa considera que la alternativa 4, seleccionada, afecta al monte de utilidad pública número 17 sobre el cual existen viñedos y encinar, lindante con el espacio protegido «Dehesa de Navarrete» y con posibilidad de que, en un futuro, sea incorporado a éste. Por ello, aunque prefieren la alternativa 1, que discurre muy próxima a la carretera actual, también aceptarían la alternativa 4 exceptuando el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 3,000 y 6,000, donde lo sustituirían por la parte correspondiente del trazado de la alternativa 3, cuyo trazado se acerca más a la actual N-120. Por último, se piden pasos entre los puntos kilométricos 3,000 y 6,000 con objeto de facilitar el tránsito de la ganadería, de los vehículos agrícolas y de los animales silvestres entre la Sierra de Moncalvillo y la Dehesa de Navarrete.

Don Pablo Mendoza Mendoza alega que la alternativa 4, seleccionada, afecta a dos fincas de su propiedad destinadas al cultivo de la vid y propone que se estudien otros trazados alternativos que afecten a otros cultivos de menor valor económico o que, por lo menos, se ajuste el trazado para afectar a sus parcelas en un extremo no dividiéndolas en dos mitades que hacen antieconómica su explotación.

Don Eliseo Nájera Díaz y doña Teresa Canal Nájera consideran que la alternativa 4, seleccionada, discurre cerca del casco urbano de Nájera hipotecando su futura expansión, y que su trazado incidirá negativamente por su impacto visual y por el incremento de ruido. Además, pone de manifiesto que la futura autovía afectaría a la zona de huertas de Nájera (protegidas en las normas urbanísticas) en las proximidades del río Najerilla, a la vegetación de ribera, a los caminos existentes y a los acuíferos del río, requiriendo la construcción de un nuevo puente en las proximidades del puente de la circunvalación. Igualmente supone que la proximidad de la nueva autovía y de la N-120 producirá, en este entorno, una sensación de abigarramiento de carreteras dejando entre ambas vías zonas aisladas. Como conclusión, propone que la alternativa 4 sea sustituida por la alternativa 3 que considera más racional y más acorde con el medio natural y humano.

Don Tomás Hernando García manifiesta que la vía transversal del enlace 2, que sirve de conexión entre la futura autovía y la actual N-120, afecta, dividiendo en dos, unas fincas de su propiedad en el paraje denominado «La Magdalena» y, en consecuencia, propone que se estudien otros trazados para evitar dicha afeción.

Don Néstor Nájera Canal propone que se seleccione la alternativa 3 en vez de la alternativa 4, alegando que es más racional y acorde con el medio humano.

Don Miguel Ángel Nájera Garnica, don Felipe Sáez Muntión, don Eliseo Nájera Díaz, don Rufino del Campo Rey, don Vicente Duarte Ribafrecha, «Bodegas Ruconia Sociedad Limitada», don Benigno López de Pablo, don Federico Moreno Magaña, don Pedro Domínguez Pérez Caballero, don José

Antonio Dulce Ruanas, don Antonio Tejada Uhagan, don Jesús López Hernández, don José María Domingo Pérez-Caballero, doña María Pilar Nájera Hernández, don Francisco Javier Nájera Hernández, don José Miguel Nájera Hernández, don José Miguel Nájera Hernández y don Gregorio Maiso Gallarta alegan que la alternativa 4, seleccionada, discurre a una distancia excesivamente reducida del casco urbano de Nájera, hipotecando su futura expansión (sólo sería útil para parcelas industriales que no tienen porque darse) y que su trazado incidirá negativamente por el incremento de ruido y la adulteración del paisaje que supone. Además, ponen de manifiesto que la futura autovía, en las proximidades del río Najerilla, afectaría a la zona de huertas de Nájera (protegidas en las normas urbanísticas), a la vegetación de ribera, a los caminos existentes y a los acuíferos del río (Camino de Somalo). Igualmente, suponen que la proximidad de la nueva autovía y de la N-120 (entre el río Najerilla y Hormilla) produciría en este entorno una sensación de abigarramiento de carreteras dejando entre ambas vías zonas aisladas. Como conclusión, proponen que la alternativa 4 sea sustituida por la alternativa 3 que consideran menos agresiva y más respetuosa con el núcleo de Nájera y con su entorno y que, además, distribuye mejor entre los municipios afectados el impacto negativo de la nueva autovía.

«Bodegas Ruconia, Sociedad Limitada», doña Mercedes Alonso Ochoa, don Fernando Moreno Alonso, don Federico Moreno Magaña, don Federico Moreno Alonso, don Gonzalo Moreno Alonso, doña Alicia Moreno Alonso, don Rufino del Campo del Rey, don David Ojeda del Campo, doña Candelas del Campo Torres, don Luis A. Ojeda Villar, doña Sonia Rodríguez Martínez, doña Justina Díaz Martínez, don Victoriano Díaz Martínez, don Justo Maiso Gallarta, doña Inmaculada Gallarta, don Justo Maiso Urbina, don Rufino del Campo Torres, doña Belén Armas Tobias, doña María Rosa del Campo Torres, don Jesús Javier Maiso Gallarta, don Gregorio Muñoz, don Francisco Javier Nájera Hernández, don José Miguel Nájera Hernández, doña María del Pilar Nájera Hernández, doña María del Pilar Hernández Rubio, don Miguel Nájera Garnica, don Gregorio Gómez García, don Antonio Canal Anguiano, doña Andrea Nájera Ibañez, doña Aurora Canal Nájera, doña María Asunción Francia Ojeda, don Enrique Sáez Francia, don Aniceto García Matute, doña Susana Navarro de Pablo, doña Rosario Benito Guinea, don Prudencio Fernández Alesanco, doña Amparo Benito Guinea y don Juan Carlos Fernández Benito consideran que la alternativa 4, seleccionada, atenta directamente contra los intereses de la ciudad de Nájera, puesto que consideran que impide su desarrollo futuro por la proximidad de su trazado, y que afecta negativamente al medio ambiente.

Don Antonio Bartolomé Fernández, Presidente de la Fundación Cultural de Promoción «El Botánico» alega que el trazado seleccionado de la futura autovía afecta a unas parcelas del paraje «El Trujar» en los términos municipales de Hormilla y Azofra en donde se han realizado plantaciones de distintas especies, que disponen de césped, estanque con peces, abundantes elementos decorativos etc., y cuyo fin es su visita pública por colegios, entidades científicas y particulares. Como consecuencia, propone que se estudien otros trazados y que se pongan, además, pantallas acústicas.

## 3216

*RESOLUCIÓN de 25 de enero de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto «Aprovechamiento hidroeléctrico de la central de Galisancho», término municipal de Galisancho (Salamanca), de doña Clarisa Moreta Rodríguez - «Hidratec, Sociedad Limitada».*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000 de 6 de octubre, y el Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Confederación Hidrográfica del Duero, como Órgano sustantivo, remitió con fecha 16 de junio de 1999, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto de

Aprovechamiento Hidroeléctrico de Galisancho, promovido por «Hidratec, Sociedad Limitada»

El proyecto de Aprovechamiento Hidroeléctrico de Galisancho no figura entre las actuaciones que deben someterse en todo caso al procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental; sin embargo se tipifica en el anejo II de la Directiva 97/11/CE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, en la categoría de proyectos del punto 3 h, que corresponde a instalaciones para la producción de energía hidroeléctrica.

Sobre la base de los artículos 2 y 4.2, a, de la citada Directiva, la Secretaría General de Medio Ambiente determinó someter el citado proyecto al procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental.

El proyecto de Aprovechamiento Hidroeléctrico de la Central de Galisancho se realiza en el río Tormes, en el lugar denominado La Aceña próximo al núcleo urbano de Galisancho. El aprovechamiento hidroeléctrico pretende derivar un caudal de 30 m<sup>3</sup>/s, mediante una obra de toma y canal de entrada al edificio de la central. La potencia instalada es de 995 Kw. Requiere la construcción de un azud, instalación de rejilla de finos, ataguías, canal de descarga, así como otros elementos constructivos y electromecánicos necesarios.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de acuerdo con el artículo 13 del Reglamento, estableció, con fecha de 21 de junio de 1999, un período de consultas sobre el impacto ambiental del proyecto, para lo que remitió la memoria-resumen a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza (MIMA), Diputación Provincial de Salamanca, Subdelegación del Gobierno en Salamanca, Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología de Salamanca (CSIC), Facultad de Biología, Facultad de Ciencias de la Universidad de Salamanca, Asociación Ecologista Arco Iris, Asociación Salmantina de Agricultura de Montaña, Grupo Ecologista Cárabo.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fechas 28 de marzo y 1 de junio de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó al titular del proyecto, las contestaciones recibidas para que fuesen consideradas en el Estudio de Impacto Ambiental. De las contestaciones recibidas se destaca lo siguiente:

La Consejería de Medio Ambiente señala, entre otras, carencias en la información cartográfica y sobre el tramo inundado por el embalsamiento. Sugiere la necesidad de realizar estudios para justificar el caudal ecológico teniendo en cuenta los períodos de freza, incubación, alevinaje y crecimiento; precisar las características de las rejillas a instalar; revisión del diseño de la escala de peces proyectada; incorporación de mecanismos de control de los caudales de turbinación y ecológico; elaboración de planos adecuados de elementos constructivos; estudio de las especies acuáticas y frezaderos del tramo de río afectado; estudio sobre el efecto barrera del azud; análisis de la interrelación entre el proyecto y la explotación de áridos en la Isla; afecciones a los cotos de pesca de Galisancho y Alba de Tormes; evaluación de las repercusiones de la existencia de tres azudes consecutivos. Hace constar la existencia de nutria en la zona afectada por el proyecto. Sugiere la necesidad de evaluar los efectos socioeconómicos del proyecto en relación a los recursos de pesca deportiva.

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza manifiesta la potencial afección a hábitats de interés prioritario según la Directiva 92/43/CEE como son las alisadas del río Tormes, y su relación con otras especies como garza real, cormorán y ánades. Sugiere el análisis de las afecciones de la inundación producida por el azud y las obras sobre la isleta y su relación con las especies citadas.

La Subdelegación del Gobierno en Salamanca sugiere la descripción de la fauna piscícola del tramo de río afectado y la flora de su entorno, así como de las medidas para evitar la turbidez debido a las obras. Manifiesta que el caudal ecológico propuesto de 500 l/s no se justifica.

La Asociación Ecologista ADECO manifiesta el gran valor ecológico de la zona, carencias en la información de la memoria; la necesidad de realizar medidas de repoblación, de franqueo del azud y de tipología constructiva acorde con el paisaje.

El proyecto del aprovechamiento hidroeléctrico, así como el estudio de impacto ambiental, fueron sometidos al trámite de Información Pública por la Confederación Hidrográfica del Duero mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial de la Provincia de Salamanca» de fecha 15 de junio de 2000.

Conforme el artículo 16 del Reglamento, la Confederación Hidrográfica del Duero, con fecha 27 de septiembre de 2000, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente del Aprovechamiento Hidroeléctrico de Galisancho, con la documentación correspondiente a las 72 alegaciones formuladas durante el trámite de información pública.