

sobre la N-120 para liberar el actual enlace de Castañares. Se daría así mejor acceso a una urbanización adyacente.

El Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General de Conservación de la Naturaleza.

Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Confederación Hidrográfica del Duero.

Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural. Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.

Ayuntamiento de Burgos.

Se han recibido contestaciones de la Dirección General de Calidad Ambiental y de la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Junta de Castilla y León.

La Dirección General de Calidad Ambiental informa que el posible impacto que se pueda ocasionar por la ejecución de este nuevo acceso, no va a ser significativo, debido a la pequeña magnitud del proyecto y a que los terrenos que serán utilizados no se consideran valiosos, desde el punto de vista medioambiental. Sugiere la posibilidad de considerar que este proyecto pueda estar incluido en el anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/86, de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, por tratarse de una nueva carretera.

La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural recomienda completar la documentación existente con un análisis detallado de los yacimientos arqueológicos catalogados en el Inventario Arqueológico Provincial, de los que adjunta una copia, así como llevar a cabo una prospección arqueológica de la superficie afectada por el proyecto que permita evaluar la incidencia del mismo sobre el patrimonio histórico y arqueológico. Informa que esta actuación tendrá que ser realizada por técnico arqueólogo competente y coordinada con el Servicio Territorial de Cultura de Burgos.

Considerando las respuestas recibidas, los criterios del anexo III de la Ley 6/2001, analizada la totalidad del expediente y tras la realización de una visita técnica a la zona que se verá afectada por el proyecto, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. Hay que reseñar que en ninguna de las soluciones propuestas se afectan terrenos considerados de protección especial y además se remarca que todas las soluciones presentadas, transcurrirán casi por completo, por zona reservada para el Sistema General Aeroportuario. Todos los terrenos que se verán afectados por esta actuación, están ya muy alterados por la actividad humana no presentando valores de flora y fauna relevantes, en la actualidad están dedicados a cultivos de secano. Por todo ello, se informa que las tres soluciones propuestas para la realización de este proyecto, es decir la solución 1, la solución 2 y la solución 3, explicadas sintéticamente con anterioridad en esta Resolución, se consideran viables y adecuadas desde el punto de vista medio ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Posibles corredores de acceso al aeropuerto de Burgos desde la red de carreteras del Estado. Nuevo acceso» en la provincia de Burgos.

No obstante, en la realización del proyecto se deberán tener en cuenta las sugerencias recogidas en las respuestas emitidas por la Dirección General de Calidad Ambiental y de la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Junta de Castilla y León. Se recomienda de igual manera, la toma de una serie de medidas encaminadas a prevenir y a mitigar posibles daños medioambientales, medidas que se comentan a continuación. En caso de producirse intercepción de cursos de agua, durante la ejecución del proyecto, deberán disponerse obras de drenaje diseñadas tanto para el desagüe de estos cursos de agua como para que sirvan de posibles pasos de fauna (dimensionadas acorde a normativa existente). Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía, pudiera producir sobre zonas habitadas existentes a lo largo del trazado, así como los daños que se pudieran provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de prestamos y a vertederos. Se recomienda de igual modo, la toma de medidas encaminadas a evitar la contaminación del suelo, de las aguas superficiales y de las aguas subterráneas, por ello los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. en ningún caso serán vertidos directamente al terreno o a los cursos de

agua. Los productos residuales y materiales de deshecho generados durante las operaciones de realización de las obras serán tratados según indique la legislación vigente, debiendo además ser trasladados siempre a vertederos autorizados. Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura, se asegurará mediante la aplicación de las medidas que se consideren oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente que se pueda producir, se señalará de manera adecuada.

Madrid, 4 de diciembre de 2002.—La Secretaria general, P. S. (Orden MAM/3049/2002, de 3 de diciembre, «Boletín Oficial del Estado» del 4), el Director general de Calidad y Evaluación Ambiental, Germán Glaría Galcerán.

## 25271 *RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del anteproyecto de un nuevo helipuerto en Ceuta.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, 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, en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, y en el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, en 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 y de las resoluciones sobre el sometimiento o no a evaluación de impacto ambiental de los proyectos incluidos en el anexo II del citado Real Decreto Legislativo 1302/1986, de competencia estatal.

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, según la redacción dada en la Ley 6/2001, de 8 de mayo, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 10 de octubre de 2002, la documentación relativa al «anteproyecto de un nuevo helipuerto en Ceuta», incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto se tipifica en la categoría de proyectos del anexo II de la Ley 6/2001, Grupo 7, proyectos de infraestructuras; letra d) «construcción de aeródromos (proyectos no incluidos en el anexo I)» y Grupo 9, otros proyectos; letra k) «cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente...». Este último apartado hace referencia a la modificación del Puerto de Ceuta.

Con el fin de dotar a la ciudad de Ceuta de una instalación aeronáutica que permita el transporte aéreo regular entre dicho enclave y la Península y que la mantenga unida con ésta cuando las condiciones adversas de la mar no permitan la utilización de los ferrys que la enlazan con Algeciras, AENA ha emprendido la construcción de un helipuerto comercial permanente abierto al tráfico civil que además pretende se constituya en un foco de desarrollo y en un motor de actividades económicas de la ciudad.

El emplazamiento seleccionado con el acuerdo de las autoridades del Puerto de Ceuta, está situado entre el puerto pesquero y el pantalán de poniente. Tanto la FATO (área de aproximación final y de despegue) como el resto de las instalaciones se asentarán sobre un relleno protegido con escollera, todo ello ganado al mar, evitando así la utilización de terrenos y parcelas del puerto. La superficie total ganada al mar será de 33.000 metros cuadrados.

El helipuerto proyectado dispondrá de una FATO de dimensiones 240 m de longitud por 46 m de anchura; un hangar para albergar un helicóptero y realizar operaciones de mantenimiento preventivo y servicio de línea de los helicópteros; una plataforma con tres puestos de estacionamiento unida a la FATO y al hangar mediante una calle de rodaje; el edificio terminal donde se ubicará la torre de control y la sala de operaciones y meteorología; un almacén; un parking dotado de 30 plazas de estacionamiento; y otros servicios como el suministro de combustible, mediante una boca en cada puesto de estacionamiento, y servicio de salvamento y extinción de incendios.

El acceso al terminal y al parking será común, realizándose mediante una vía doble que permita la carga y descarga de pasajeros sin interrumpir la circulación de vehículos.

El Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General de Conservación de la Naturaleza.  
 Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente.  
 Consejería de Medio Ambiente de la Ciudad Autónoma de Ceuta.  
 Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Ciudad Autónoma de Ceuta.  
 Instituto Español de Oceanografía.  
 Sr. Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Ceuta.

Considerando las respuestas recibidas y los criterios del Anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Sin embargo, para una correcta ejecución del proyecto se tendrán en cuenta las consideraciones que a continuación se señalan, constituyendo todo ello condiciones para la ejecución y explotación del proyecto:

Con el fin de reducir el impacto sobre la especie de lapa *Patella ferruginea* presente en la zona de estudio y al hábitat donde se integra, se coordinarán todas las actuaciones con los trabajos de desubicación selectiva, traslado y aclimatación en hábitats naturales que llevará a cabo el laboratorio de Biología Marina de la Universidad de Sevilla con motivo de las obras de ampliación del Puerto de Ceuta y se seguirán todas las recomendaciones que fije este organismo, tanto antes de que se inicien las obras, como durante la ejecución de las mismas.

Durante el proceso de relleno se utilizarán cortinas antiturbidez y se procurará evitar la utilización de material fino que pueda resuspender en la columna de agua incrementando la turbidez y depositándose sobre las comunidades bentónicas.

Los materiales de préstamo necesarios para la construcción del dique, procederán de obras o de canteras debidamente autorizadas. En el caso de que se utilizara la cantera ubicada en Benzú (área propuesta como LIC y declarada ZEPA) se estudiará la posible incidencia sobre el área y como asegurar que no se produzca afección sobre el «Rupicapnos africana», especie protegida en peligro de extinción. Si fuera necesaria la apertura de nuevas canteras, estas contarán con los permisos y autorizaciones de los órganos competentes en la materia de la Ciudad de Ceuta.

Durante la realización de las obras y con periodicidad semestral, se realizará una campaña de medición del nivel sonoro, tanto en horario diurno como nocturno en las siguientes zonas:

Perímetro de la zona donde se ubicarán las nuevas instalaciones.  
 Área de población más cercana.  
 Lugares donde se produzcan quejas vecinales.

Si el nivel de ruido generado por los medios mecánicos utilizados en la fase constructiva supera el valor de 65 dB(A), medido en la zona habitada más próxima a las obras, se limitarán las actividades generadoras de contaminación sonora al horario diurno. El transporte de materiales deberá efectuarse en periodo diurno, periodo comprendido entre las 8 y las 22 horas.

Se llevará a cabo la medición del ruido producido por las operaciones del helipuerto en las zonas habitadas más próximas, haciendo especial incidencia en las zonas hospitalarias, y en caso de ser necesario, se diseñarán las medidas correctoras necesarias para que los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora en el interior de las viviendas no superen los niveles contenidos en el Anexo 5 de la Norma Básica de la Edificación NBE-CA-88 de condiciones acústicas de los edificios.

Será necesario llevar a cabo un seguimiento ambiental de la obra desde el inicio hasta su finalización y se implantará un programa de vigilancia ambiental una vez que la obra haya finalizado.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley 6/2001, y teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto.

Madrid, 4 de diciembre de 2002.—La Secretaria general, P. S. (Orden MAM/3049/2002, de 3 de diciembre, «Boletín Oficial del Estado» del 4), el Director general de Calidad y Evaluación Ambiental, Germán Glaría Galcerán.

**25272** RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de «Corredor noreste de alta velocidad. Línea: Zaragoza-Huesca-Canfranc. Tramo: Zaragoza-Huesca. Electrificación, nueva línea de alimentación» (Zaragoza y Huesca), de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos de 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, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, 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.

El proyecto de «Corredor noroeste de alta velocidad. Línea Zaragoza-Huesca-Canfranc. Tramo: Zaragoza-Huesca. Electrificación, nueva línea de alimentación» pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Ley 6/2001, antes citada (concretamente a las especificadas en el apartado a del grupo 4 «Industria energética»), para los cuales el sometimiento a una evaluación de impacto ambiental será preciso cuando los estados miembros consideren que sus características así lo exigen,

La Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 15 de abril de 2002, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, un documento informativo del proyecto, con objeto de solicitar para los proyectos de electrificación y nueva línea de alimentación, la exención del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Una vez analizada la información recibida, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Ferrocarriles información complementaria relativa a la Nueva Línea de Alimentación que parte de la subestación eléctrica transformadora de Gurreea y finaliza en la Nueva Subestación Eléctrica transformadora de tracción de Almodévar.

Con fecha 2 de julio de 2002 la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la información solicitada sobre la Nueva Línea de Alimentación.

Recibida la referida información, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a diferentes organismos su opinión acerca de la oportunidad de que esta actuación fuera sometida al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, teniendo en cuenta las características del proyecto y la sensibilidad ambiental del área en que se ubica. Asimismo, se solicitaron sugerencias sobre los aspectos ambientales que, a su juicio debiera considerar el titular del proyecto en el estudio de impacto ambiental, así como las posibles alternativas de actuación.

El contenido ambiental de las respuestas a estas consultas se recogen en el anexo a esta resolución.

Examinada la documentación recibida, esta Secretaría General de Medio Ambiente considera que como resultado de la ejecución del proyecto (consistente en la realización de una nueva línea de alimentación a 220 kV 50 Hz durante 10,5 kilómetros, conectando el actual centro de distribución de Gurreea de Gállego con la nueva subestación de tracción de Almodévar), no se observa la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que precisen un proceso de evaluación de impacto ambiental.

No obstante el proyecto de construcción definirá las medidas mitigadoras adecuadas, de acuerdo con las observaciones realizadas por los organismos consultados.

En consecuencia la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que no es necesario someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Corredor noreste de alta velocidad. Línea: Zaragoza-Huesca-Canfranc. Tramo: Zaragoza-Huesca. Electrificación, nueva línea de alimentación», siempre y cuando se desarrolle conforme al trazado propuesto en el documento informativo presentado en abril de 2002.

Madrid, 4 de diciembre de 2002.—La Secretaria general, P. S. (Orden MAM/3049/2002, de 3 de diciembre, «Boletín Oficial del Estado» del 4), El Director general de Calidad y Evaluación Ambiental, Germán Glaría Galcerán.