

Administrativo de Santander, en el plazo de dos meses, sin perjuicio de que pueda ejercitarse cualquier otro que se estime procedente.

Santillana del Mar, 18 de septiembre de 2006.—El alcalde, Isidoro Rábago León.

06/12455

AYUNTAMIENTO DE SAN VICENTE DE LA BARQUERA

Información pública de la aprobación inicial del proyecto de abastecimiento a Santillán-Boria (última fase).

El Pleno del Ayuntamiento de San Vicente de la Barquera, en sesión extraordinaria celebrada el día 19 de septiembre de 2006, acordó aprobar inicialmente el proyecto de obra denominado abastecimiento a Santillán-Boria (última fase), redactado por el ingeniero de caminos Don Pedro López López y cuyo presupuesto de ejecución por contrata asciende a la cantidad de 280.000 euros.

Asimismo se acordó someter el proyecto a un período de información pública por 20 días hábiles al amparo de lo dispuesto en el art. 134 del RD 1098/2001, de 12 de octubre y 86 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda examinarlo y en su caso presentar alegaciones.

A tal efecto, el expediente podrá consultarse en la Secretaría del Ayuntamiento en horario de 9:00 a 15:00 horas de lunes a viernes.

San Vicente de la Barquera, 20 de septiembre de 2006.—El alcalde, Julián Vélez González.

06/12525

AYUNTAMIENTO DE SOLÓRZANO

Información pública de expediente para construcción de almacén agrícola en suelo rústico, en barrio de Helguera.

Por don Joaquín Ares Cubas, se tramita expediente de construcción de almacén agrícola para aperos y forrajes, en la parcela 226 del polígono 2 del Catastro de Bienes Inmuebles de Naturaleza Rústica del municipio de Solórzano, aunque por error en el Proyecto figura la parcela 224, sita en el barrio de Helguera, en suelo clasificado como rústico ordinario.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 116.1b) de la Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria, el citado expediente se somete a información pública, por plazo de un mes, contado a partir del día siguiente de la inserción de este anuncio en el BOC, a efectos de exámenes y reclamaciones.

Solórzano, 7 de marzo de 2006.—El alcalde(ilegible).

06/3328

7.2 MEDIO AMBIENTE Y ENERGÍA

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE

Resolución de 28 de agosto de 2006, por la que se otorga para la actividad de gestión de residuos peligrosos, consistente en la recogida y el transporte de residuos propios.

Resolución de 28 de agosto de 2006 del excelentísimo señor consejero de Medio Ambiente por la que se otorga a la empresa «Emilio Bolado, S. L.», con CIF B-39451471 y domicilio social en la Antigua Carretera de Burgos, sin número de la localidad de Cacicedo de Camargo en Cantabria, para la actividad de gestión de residuos peligrosos, consistente en la recogida y el transporte de residuos propios, asignándole el número de gestor: RTRP/CN/156/2006.

Santander, 1 de septiembre de 2006.—El consejero de Medio Ambiente, José Ortega Valcárcel.

06/12543

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE

Dirección General de Medio Ambiente

Resolución de 24 de agosto de 2006, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del proyecto pasarela peatonal sobre la ría de San Vicente de la Barquera, término municipal de San Vicente de la Barquera.

Proyecto: Pasarela peatonal sobre la ría de San Vicente de la Barquera.

Promotor: Consejería de Cultura, Turismo y Deporte. Gobierno de Cantabria.

Localización: San Vicente de la Barquera.

De conformidad con el Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria, esta Dirección General de Medio Ambiente formula la siguiente Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Pasarela peatonal sobre el brazo mayor de la ría de San Vicente de la Barquera", y promovido por la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria, resolviendo lo siguiente:

ANTECEDENTES.

Con fecha de 18 de Mayo de 2005 se registra en la Consejería de Medio Ambiente, con número de registro E/7851/2005, la Memoria Resumen mediante la que se comunica la intención de realizar el proyecto denominado "Pasarela peatonal sobre el brazo mayor de la ría de San Vicente de la Barquera".

En aplicación del Anexo I.14 del Decreto 50/91, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria y de conformidad con el artículo 68 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se procedió, con fecha de 12 de julio de 2005, al inicio del procedimiento ambiental para la realización de la Declaración de Impacto Ambiental del citado proyecto.

El proyecto consiste en la construcción de una pasarela peatonal a situar sobre la ría de San Vicente de la Barquera (Anexo I, descripción del proyecto).

Iniciado el procedimiento establecido, con fecha de 14 de julio de 2005, el Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales abre el período de consultas, remitiendo la Memoria-Resumen, a personas, Instituciones y Administraciones previsiblemente afectadas por la ejecución del proyecto.

Finalizado el período de consultas, recibidas las contestaciones a las consultas realizadas, y para que se tengan en consideración, se facilitan al promotor, con fecha de 19 de septiembre de 2005 y N° de registro S/16018/2005, las consultas así como los aspectos más significativos a tener en cuenta para la realización del Estudio de Impacto Ambiental. El 19 de septiembre de 2005 con N° de registro S/16392 y el 23 septiembre de 2005 con N° de registro S/16384 se trasladan al promotor del proyecto las contestaciones a las consultas recibidas fuera de plazo legal establecido para su consideración en la redacción del Estudio de Impacto Ambiental.

Un resumen significativo de las respuestas a las consultas efectuadas se recoge en el Anexo II.

Se remite, con fecha de 10 de abril del 2006 y N° de registro E/5688/2006, el Estudio de Impacto Ambiental presentado la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria.

Con fecha 19 de abril de 2006 se abre período de Información Pública en el Boletín Oficial de Cantabria. El 12 de junio, finalizado el período de Información Pública del proyecto de pasarela peatonal en la ría de San Vicente de la Barquera, no se reciben alegaciones al respecto, como se recoge en el Anexo III del presente documento.

El 20 de junio de 2006 se solicita al promotor del proyecto, según el artículo 25 del Decreto 50/91 de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria, Informe de Adecuación del proyecto y Ampliación del Estudio de Impacto Ambiental.

Con fechas 10 de julio y 7 de agosto de 2006 se registran la entrada de la Addenda solicitada.

Por todo lo anteriormente expuesto y conforme al contenido del Informe del Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales, a los solos efectos ambientales, se formula la siguiente DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL APROBATORIA CON CONDICIONES, de acuerdo a lo contemplado en el Estudio de Impacto Ambiental presentado por el promotor del proyecto con las medidas protectoras, correctoras y programa de vigilancia ambiental que en el mismo se recogen y el condicionado ambiental adicional establecido para la atenuación del impacto.

MEDIDAS PROTECTORAS, CORRECTORAS Y PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL PROPUESTO POR EL PROMOTOR

Los aspectos que contemplan la aplicación de medidas ambientales durante la ejecución de las obras se exponen en los siguientes Programas de Vigilancia Ambiental:

PROGRAMA DE SEÑALIZACIÓN Y CONTROL DEL TRÁNSITO:

Objetivos:

1. Plan de manejo de tránsito.

Elaboración por parte del contratista del Plan de desvíos el cual debe de ser presentado y aprobado por el promotor del proyecto. Dicho plan contiene rutas de desvío o vías alternativas, capacidad, grado de saturación, volumen actual de tránsito e intersecciones entre la salida y la entrada.

Además debe de tener en cuenta al tipo de vehículos y maquinaria a utilizar en la obra.

Mecanismos de información a los transportistas y a la comunidad en general.

2. Señalización temporal.

Implementar el uso de señales a utilizar en obras realizadas en el espacio público que deben corresponder a las definiciones dadas por el Ministerio de Transporte.

Utilizar las señales preventivas que alertan al usuario sobre su aproximación a un lugar donde las condiciones normales de circulación han sido alteradas (Plan de Seguridad y Salud).

Emplear las señales reglamentarias que determinan el comportamiento (limitaciones, prohibiciones) que deben tener los conductores y peatones en proximidad a la obra.

Utilizar las señales informativas que comunican al usuario la presencia de algún elemento relevante y describen básicamente los desvíos planteados en el plan de manejo del tránsito.

Emplear las señales para delimitación que comprenden: barricadas, vallas metálicas, cintas reflectivas con su respectivo soporte, conos de guía y delineadores luminosos con el fin de aislar totalmente el perímetro de la obra. Estas por su carácter temporal se diseñan de tal forma que puedan transportarse fácilmente y emplearse en varios sitios.

La implementación de las anteriores señales en las obras pretende disminuir y prevenir los accidentes e incrementar la seguridad peatonal y rodada durante la construcción.

3. Paso peatonal.

Construir, señalizar y mantener pasos peatonales provisionales de dimensiones y capacidad adecuadas, principalmente frente a intersecciones, apeaderos provisionales, sitios de acceso a oficinas, casetas de obras, wc. etc..

Delimitar las obras y garantizar el paso peatonal mediante la utilización de barreras de polipropileno de color chillón o de barreras fijas de seguridad construidas con madera.

Mantener habilitado, en lo posible, el andén para la circulación. En el caso contrario, se deben construir senderos peatonales paralelos a la vía o a los andenes, debidamente señalizados y protegidos.

Limpiar los pasos peatonales.

4. Paso de vehículos.

Permitir, en lo posible, el flujo parcial de vehículos. Se recomienda no ocupar en más del 50%, la sección de la vía, durante la intervención.

Tratar de no desviar el transporte público o darle prioridad por la vía restringida parcialmente si lo hubiera.

Informar a las empresas de transporte público y vecinos de la villa, de las medidas tomadas en relación con el plan de manejo del tránsito.

Mantener el acceso a garajes, parking, oficinas, laboratorios, almacén etc.

Disponer de personal con chalecos reflexivos y paletas para controlar y orientar el tráfico en la intersección de vías y en los sitios donde se movilice tránsito pesado.

Implementar doble señalización en el caso de la intervención total de un carril o de una calzada, de tal manera que se utilicen dos paletas de PARE y SIGA, por parte de las personas que guían el tráfico en forma coordinada.

PROGRAMA DE CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA:

Objetivos:

1. Control de la maquinaria para la regulación de emisiones.

Mantenimiento periódico e intenso de la maquinaria, vehículos y equipo para minimizar las emisiones gaseosas. Evaluar las emisiones gaseosas en los centros autorizados de ITV. Revisar los tubos de escape de los vehículos y la maquinaria. La instalación de los tubos de escape en vehículos Diesel con capacidad superior a 3 toneladas, debe alcanzar una altura mínima de 3 m sobre el suelo y deben estar dirigidos hacia arriba.

Controlar la emisión de ruido generado por fuentes fijas y móviles: vehículos, equipos y maquinaria. Las medidas de mitigación son de tipo preventivo como un adecuado y oportuno mantenimiento de los automotores, la maquinaria y los equipos.

Suministrar elementos de protección personal (tapa oídos de espuma, orejeras).

Restringir el uso de claxon y sirenas.

Utilizar silenciadores en los escapes de vehículos, máquinas y equipos.

Realizar los trabajos en horario diurno comprendido entre las 7 a.m. y las 9 p.m., excepto en situaciones de emergencia que ponen en peligro real o inminente la vida o bienes de una persona y que requieran de atención inmediata.

Procurar que el nivel de presión sonora en horario diurno, no supere los 45 db en zonas de trabajo.

2. Control de emisión de partículas por movimiento de materiales.

Cerrar las obras con barreras de polipropileno o polietileno, acero galvanizado etc. (cerramiento perimetral).

Reducir la velocidad de los vehículos (20 Km/h).

Usar vehículos con contenedores y remolques en buen estado.

Cubrir el material transportado con lonas o plásticos. El material no debe sobrepasar el compartimiento de carga.

Restringir el tiempo de permanencia del material frente a la obra (no mayor de 24 horas).

Cubrir y confinar el material almacenado para evitar el arrastre por acción erosiva del viento y la lluvia.

Limpiar el exceso de barro y material de las llantas y del remolque de los vehículos antes de acceder a vías públicas.

Utilizar las rutas establecidas para el transporte de materiales.

Cubrir temporalmente los sumideros con un material que permita el paso del agua y retenga el material particulado, como el geotextil.

Humedecer periódicamente las vías dentro y alrededor de la obra.

Mantener aseadas las calles aledañas al proyecto.

El éxito de este programa no solo contribuye al control de la alteración de la calidad del aire y la emisión sonora, sino a mejorar la calidad de vida de la población: residentes, operarios y transeúntes.

PROGRAMA DE CONTROL DE AGUAS DE ESCORRENTÍA Y MANEJO DE RESIDUOS LÍQUIDOS:

Objetivos:

Delimitar las áreas a intervenir por medio de obras de geotecnia preventiva como estacas de madera y contenedores para los materiales de construcción y escombros, evitando la erosión hídrica superficial.

Implementar canales y cunetas con desarenadores para la conducción de aguas de lluvias que puedan ocasionar procesos erosivos y aporte de sedimentos a cuerpos de agua.

Cubrir los materiales de construcción y aquellos provenientes de excavación para evitar el arrastre por acción de las lluvias.

Colocar elementos de protección (malla fina, plástico) en los sumideros y alcantarillas para retención de partículas mientras dure la obra.

Procurar que las fuentes de aguas o las redes de acueducto y alcantarillado, no sean los receptores finales de materiales como arena, cemento y hormigón entre otros, mediante el uso de desarenadores y obras de contención.

Evitar el lavado de vehículos en la obra. Esta actividad debe realizarse únicamente en sitios que cuenten con las debidas medidas de manejo y que tengan la respectiva autorización. Esta medida no impide el mangueo de ruedas y bajos de maquinas y camiones antes de acceder a vías públicas para eliminar el barro.

Impedir la disposición de residuos de aceites y lubricantes a los cuerpos de agua y sistemas de alcantarillado. El cambio de aceite debe realizarse en centros autorizados.

PROGRAMA DE MANEJO DE ESCOMBROS Y MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN:**Objetivos:****1. Control de actividades en canteras y escombreras.**

Calcular el volumen aproximado de material a transportar y verificar periódicamente que la disposición final por medio del adjudicatario de la obra se realice en la escombrera autorizada, igualmente llevar un control del material despachado de la obra contra el recibido en la escombrera.

Implementar rutas de ida y regreso a las escombreras y canteras, verificando periódicamente el recorrido de dichas rutas.

2. Adecuación de sitios para el almacenamiento temporal de materiales de construcción.

Proteger al máximo las zonas verdes evitando el depósito de materiales en ellas.

Cubrir los materiales con lonas o plásticos para evitar el arrastre de sedimentos a cuerpos de agua e impedir la dispersión del material por acción del viento. También se debe acordonar el sitio, colocar la señalización respectiva y confinar el material mediante la implementación de trinchos de madera y con lona de polipropileno.

El tiempo de almacenamiento no debe ser mayor de 24 horas.

Al finalizar los trabajos, los sitios de las obras y sus zonas contiguas deberán entregarse en óptimas condiciones de limpieza y libres de cualquier tipo de material de desecho, garantizando que las condiciones sean mejores o similares a las que se encontraban antes de iniciar las actividades.

3. Control de erosión por actividades de excavación y explanación.

Antes de iniciar actividades se debe delimitar el área a intervenir y señalizar mediante barreras, estacas y cinta reflexiva.

En el caso de zonas verdes, se debe retirar por separado la capa orgánica y utilizarla en la recuperación del sitio. Si no se utiliza debe ser revalorizada.

4. Cuidados en el transporte, cargue y descargue de escombros.

Verificar el buen estado del cierre de los remolques, contenedores, bañeras etc, de tal manera que no se presente derrame, pérdida de agregados ni escurrimiento de material húmedo durante el transporte. En el caso de pérdidas en áreas del espacio público, el material deberá ser

recogido inmediatamente por el transportista.

Transportar la carga cubierta con lonas o carpas y a nivel del remolque, contenedor o bañera.

Utilizar las rutas programadas y los horarios establecidos para el transporte.

Controlar los volúmenes retirados, los cuales se confrontan con los recibidos en la escombrera.

Evitar la disposición de escombros en rellenos sanitarios.

El manejo, transporte y disposición final de escombros como el de materiales de construcción, se debe hacer de conformidad con la legislación vigente.

5. Manejo de residuos sólidos domésticos y peligrosos

Recolectar, clasificar y almacenar los residuos sólidos domésticos de manera separada (cartón, plástico, residuos orgánicos, vidrio y otros); posteriormente entregarlos a recicladores o a la empresa encargada de la recolección en el área.

Realizar la recolección todos los días o las veces que sea necesario durante el día.

Instalar contenedores en las áreas de trabajo.

Los residuos peligrosos que se generen pueden resultar del uso de acelerantes, soldaduras (adhesivos, PVC), impermeabilizantes, sellantes epóxicos y antisoles.

Estos residuos se deben recolectar en bolsas separadas y entregar a las compañías de gestión autorizadas previa marcación del contenido.

Los residuos resultantes del mantenimiento de la maquinaria y los equipos tales como filtros, aceites y baterías, entre otros, deben ser retirados por las compañías encargadas de dicha actividad.

PROGRAMA DE MANEJO DE LA COBERTURA VEGETAL:**Objetivos:**

Previo a la realización de las obras, el contratista debe marcar los árboles que se van a talar o a trasladar y localizar el sitio de reubicación. Igualmente se debe realizar un panorama de riesgos para evitar daño a personas o a propiedades.

Se debe delimitar y señalizar solamente las áreas de cobertura vegetal a ser intervenidas por la obra, las cuales deben ser conocidas por la adjudicataria.

Si en la zona a intervenir se encuentran árboles para tala se deben ubicar los nidos de aves y proceder a su rescate.

En zonas de césped a intervenir, se debe hacer descapote que consiste en separar la capa superior con vegetación, hasta 10 cm. de profundidad (cespedones) y colocarla lejos del resto de material en pilas cubiertas con un plástico; esto se hace con el fin de preservarla para la recuperación. Si no se utiliza en la misma obra, debe ser llevado a una escombrera que cuente con la respectiva autorización.

Las zonas verdes intervenidas deben ser restauradas de tal forma que las condiciones sean iguales o mejores a las existentes antes de ejecutar la obra, respetando el diseño paisajístico.

En el caso que se necesite recuperar las zonas verdes, el área se debe cubrir con una capa negra fértil tamizada y mezclada con compost en una proporción de ocho a uno (8:1) y por cada metro cúbico de la mezcla se debe aplicar un (1) kilogramo de cal viva (CaO).

Posteriormente se debe colocar el céspedón (50X50 cm); en el caso de pendientes moderadas a fuertes se debe apuntalar con una estaca de madera, para evitar que se ruede.

Para la recuperación de árboles y arbustos, se deben tener en cuenta las especies que se encontraban inicialmente y que pueden obedecer a un diseño paisajístico. La plantación se debe hacer en un hoyo de 1 m de diámetro por 1 m de profundidad. El ejemplar a plantar deberá encontrarse en perfecto estado fitosanitario y presentar buena conformación morfológica (1.5 m de altura).

Cuando se requiera conservar alguna especie arbórea o arbustiva por razones de importancia ecológica o paisa-

jística y sea necesario movilizar el árbol de un sitio a otro, se procederá a efectuar poda aérea y aplicar cicatrizante hormonal (la poda no debe ser mayor a un tercio superior de la copa). Se efectuará una excavación alrededor del árbol para formar un cono invertido con las raíces, conservando la tierra en ellas (el radio del bloque no debe ser inferior a 3 veces el diámetro del árbol en la base), después de aplicar cicatrizante hormonal a los cortes en las raíces, se cubrirá el bloque con empaque de polipropileno, para evitar desmoronamiento del suelo que está alrededor de las raíces. Se dejará varios días en recuperación con riego.

El lugar donde se va a trasladar el árbol debe estar listo con antelación, para lo cual se debe excavar un hoyo entre 60 cm a 1.20 m, más grande que el bloque del árbol.

Posterior a la recuperación de la cobertura vegetal, es necesario implementar un plan de mantenimiento, que consiste en riego, replante, poda de césped, fertilización y poda de manejo en un período no menor a seis (6) meses.

CONDICIONANTES AMBIENTALES COMPLEMENTARIOS:

El elevado valor ambiental de la zona de actuación reflejado por la protección legal que presenta este espacio, al localizarse dentro del ámbito territorial del Parque Natural de Oyambre y la Red Natura 2000 (LIC ES1300003 Rías Occidentales y Dunas de Oyambre), exige que cualquier actuación que se lleve a cabo en su interior debe de incorporar un completo conjunto de medidas ambientales, de forma que se garantice, con su aplicación, que el impacto sobre los distintos factores ambientales existentes en el entorno de la actuación no afecte ni a su integridad ni a su correcto funcionamiento ecológico.

Por tanto, las medidas complementarias propuestas desde el Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales son las siguientes:

Medidas de carácter general

Exigencia de una Dirección Ambiental, por responsable técnico en Medio Ambiente, que asesore a la Dirección de Obra y garantice el pleno cumplimiento de todas las medidas y condicionantes ambientales exigidos.

Exigencia de la puesta en práctica de un programa de "Buenas Prácticas Ambientales", en el que se sinteticen e integren las medidas de mejora ambiental para evitar impactos derivados de la gestión de las obras.

Medidas para la protección del suelo

Con la finalidad de minimizar al máximo la ocupación y pérdida de suelo durante la fase de ejecución de la obra, se limitará al máximo la ocupación del mismo. Los sobrantes de excavación serán tratados con el objetivo prioritario de reutilizar este material al máximo, empleándolo en labores de restauración paisajística y revegetación en caso de que su calidad lo permita. En cuanto a los materiales que no sean reutilizados en el proyecto deberán ser trasladados a depósito de estériles o vertedero autorizado.

Medidas para la protección de la calidad de las aguas

Se realizará una gestión activa para reducir al mínimo el riesgo de que se produzcan vertidos accidentales a la ría, adoptándose como buena práctica ambiental, a disposición de pie de obra, de materiales absorbentes capaces de recoger vertidos puntuales ocasionados por derrames.

Con el objeto de reducir en todo lo posible la dispersión por accidente de los distintos tipos de residuos sólidos hacia la ría se procederá a la instalación de barreras geotextiles anticontaminación interpuestas entre las zonas a proteger y el área de trabajo. Estas barreras serán retiradas una vez finalizada la fase de obra.

Medidas para la protección de la vegetación

Se deberá incluir la restauración de la vegetación afectada por la ejecución de la obra. Las especies empleadas en las labores de revegetación e integración paisajística de la actuación deberán ser exclusivamente de carácter autóctono, tanto las de porte arbóreo como arbustivo, seleccionándose en función de las características del hábitat afectado y de las especies propias de cada zona.

Se implementarán todas las medidas necesarias, tanto en la fase de obra como en la de funcionamiento, para controlar la aparición de especies vegetales alóctonas de carácter invasor, en especial la chilca (*Bacharis halimifolia*), el plumero (*Cortaderia selloana*) y la Reynoutria japonesa.

La eliminación de estas especies se realizará por medios manuales o mecánicos, con desecho total y eliminación de cualquier tipo de resto vegetal, trasladándolos a vertedero controlado. Dada la proximidad a zonas húmedas, no se recomienda el empleo de productos químicos.

Medidas para la protección de la fauna

Durante la planificación de obra deberá tenerse en cuenta un calendario de trabajos, avalado por la Dirección Ambiental y contemplado en su Programa de Vigilancia Ambiental, para evitar que la ejecución de la obra potencialmente más ruidosa se desarrolle durante las épocas de reproducción y cría si se constata la existencia de avifauna presente en el entorno.

Como norma general no se realizarán trabajos nocturnos, debido a los impactos significativos negativos que este tipo de labores puede generar sobre la fauna presente. En caso de considerarse necesaria su realización, se deberá solicitar autorización específica a esta Dirección General de Medio Ambiente y al resto de Administraciones y Órganos con competencia en el tramo donde se quieran realizar los trabajos nocturnos.

Además, se tendrá especial cuidado a la hora de ejecutar las diferentes obras de instalación de los micropilotes, pilas y pasarela, con la finalidad de reducir considerablemente la afección a las especies presentes en la ría de San Vicente, tanto con valor comercial como ecológico.

Medidas para la protección del ecosistema

Bajo ningún concepto se realizarán actuaciones que sean susceptibles de afectar de forma significativa al ecosistema de la ría de San Vicente. En este sentido, quedan prohibidos los rellenos provisionales en la ría para la ejecución de las obras, el tránsito de maquinaria y su ocupación superficial.

A tal efecto, el desarrollo de la obra de ejecución de la pila sexta se deberá realizar mediante la metodología de trabajo empleada en la instalación de los demás apoyos, es decir, mediante cimentaciones profundas con micropilotes y sobre la plataforma flotante de trabajo, aprovechando los días de mayor coeficiente de marea.

Medidas para la protección del paisaje

Se elaborará un proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la zona afectada por la ejecución del proyecto, que se integrará en el proyecto de construcción. Este proyecto será remitido a la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, en el que se plantearán y definirán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de los elementos del proyecto susceptibles de generar impactos paisajísticos.

Medidas para la protección del patrimonio arqueológico

Si durante el transcurso de las labores de ejecución apareciesen restos u objetos de interés arqueológico o cultural, o de los que pudiera derivarse tal carácter, se paralizarán inmediatamente las obras y se tomarán las medidas oportunas para garantizar la protección de estos bienes comunicando el hallazgo a la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria.

Medidas para la gestión de residuos

Todos los residuos generados durante la fase de obras recibirán una correcta gestión permitiendo su almacenamiento, recogida y transporte de acuerdo con la legislación vigente de aplicación.

Se controlará el perfecto estado de la maquinaria a utilizar en las obras, a efectos de evitar las fugas de sustancias contaminantes. Los productos residuales procedentes del mantenimiento de vehículos o maquinaria empleada, así como cualquier otro producto empleado durante las fases de ejecución, se almacenará en reci-

piantes estancos para su posterior tratamiento por gestor autorizado.

PROGRAMA DE VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL:

El PVA tendrá como finalidad el seguimiento y control de las afecciones realmente generadas; la comprobación de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental; y la proposición de nuevas medidas correctoras si se observara que la magnitud de los impactos es superior a la prevista o si las medidas correctoras inicialmente propuestas resultaran insuficientes o ineficaces.

El promotor del proyecto nombrará una Dirección Ambiental de Obra para velar por la correcta ejecución del mismo y hacerse cargo de la emisión de los informes técnicos de seguimiento. Estos informes serán remitidos al Órgano con competencia sustantiva el cual, a la vista de los resultados, podrá introducir nuevas medidas para minimizar los impactos que se detecten.

Se realizará un control previo al inicio de las obras y una verificación durante los tres meses de duración de la fase de construcción.

Este PVA contemplará con carácter de mínimos, para cada aspecto sujeto a vigilancia, los siguientes apartados:

- Objetivo de los controles.
- Actuaciones derivadas del control.
- Periodicidad de la inspección.
- 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 para cada control.

Asimismo, el PVA incluirá la emisión de los siguientes informes.

a) Antes del inicio de las obras.

Escrito del director Ambiental de las obras, certificando la inclusión en el proyecto definitivo del condicionado ambiental incluido en la DIA, tanto el propuesto por el promotor como el establecido por la Dirección General de Medio Ambiente.

b) Durante la ejecución de las obras.

Informe sobre aspectos e incidencias ambientales, paralelo al acta de comprobación de replanteo.

Informes detallando la existencia de "no conformidades" ambientales y medidas preventivas y correctoras a adoptar propuestas por el Estudio de Impacto Ambiental o por la Dirección Ambiental de la obra.

c) Previo a la recepción de la obra.

Informe donde conste las medidas preventivas, correctoras y compensatorias realmente ejecutadas durante la fase de obra.

El promotor del proyecto, deberá remitir a la Dirección General de Medio Ambiente, antes de la contratación de las obras, un certificado de la Dirección Ambiental que garantice que el proyecto o la documentación objeto de contratación recoge los condicionados, documentos y prescripciones establecidos en esta Declaración de Impacto Ambiental, como parte vinculante y de obligado cumplimiento, y comunicará a la Dirección General de Medio Ambiente el inicio de las obras proyectadas.

Cualquier modificación o ampliación del proyecto presentado, así como si se detectase algún impacto ambiental no previsto en el Estudio de Impacto Ambiental, deberá ser comunicado a la Dirección General de Medio Ambiente, que establecerá si procede la aplicación de nuevas medidas correctoras.

El incumplimiento o trasgresión de las condiciones ambientales impuestas para la ejecución del proyecto mediante la presente Declaración de Impacto Ambiental, derivará, según lo expuesto por el Artículo 35 del Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria, en la suspensión de su ejecución a requerimiento del órgano administrativo de Medio Ambiente competente, sin perjuicio de la responsabilidad a que hubiera lugar.

Lo anterior se entiende sin perjuicio de la obtención de las preceptivas autorizaciones o informes por parte de otras Administraciones u Organismos.

Santander, 24 de agosto de 2006.—El director general de Medio Ambiente, Alfredo Izaguirre Aranceta.

ANEXO I

Descripción del proyecto

El proyecto de la pasarela peatonal se encuentra ubicado sobre la zona central del caño del Peral o brazo mayor de la ría de San Vicente de la Barquera situada perpendicularmente al flujo de agua de la ría.

La pasarela proyectada tiene como finalidad la recuperación del trazado histórico del Camino de Santiago por la ruta de costa a través del antiguo puente del Parral.

Las obras previstas para la ejecución de la pasarela son las siguientes:

- Caminos de acceso a la pasarela peatonal:

El camino de acceso por el lado oriental discurre paralelo a la ría partiendo desde el núcleo de San Vicente de la Barquera.

El camino de acceso occidental será de nueva construcción y discurrirá por el lindero entre fincas existentes partiendo del final de la pasarela hasta el camino público que viene del cementerio. Dicho camino tendrá un uso exclusivamente peatonal, con una anchura de 2 metros, firme tipo macadam pisado-lavado y vallado perimetral longitudinal. La ejecución del trazado en planta seguirá una línea de mínima pendiente en zig-zag entre la vegetación existente. Este camino no será utilizado para el acceso a la obra.

- Pasarela peatonal:

La pasarela a instalar está fabricada en madera laminada de alta durabilidad y presenta las siguientes características: 2 metros de anchura útil y un ancho total de 2,60 metros, 140 metros de longitud, y siete vanos isostáticos sucesivos de 20 m. Incluye barandillas de seguridad, también de madera e integradas en la propia estructura de la pasarela.

Asimismo, la altura del gálibo libre de dicha pasarela sobre el nivel de agua de máxima marea equinoccial será superior a 1,5 m.

- Ejecución de la obra:

Para la instalación de los estribos a ambos lados de la pasarela se recurrirá a una cimentación superficial sobre la roca caliza existente, mientras que para la ejecución de los pilares de la pasarela se realizarán cimentaciones profundas mediante micropilotes que transmitan las cargas al sustrato rocoso calizo situado a una profundidad comprendida entre los 4 y los 16 metros.

La siguiente tabla muestra las características recomendables para cada estribo o pila a ejecutar a la vista del estudio de perfiles geotécnicos realizados, si bien, se deberá ajustar a la geometría real en cada caso.

Únicamente, en la pila sexta, situada a 20 metros del estribo 2, en donde puede haber problemas de calado

Estribo/Pila	Profundidad roca caliza	Tipo de cimentación	Observaciones
Estribo 1	2-4 m	Superficial con saneo hasta roca con retroexcavadora desde el camino existente	Contacto suelo-roca irregular, uso de martillo, posible necesidad de rellenar con hormigón ciclópico hasta cota cimentación, $\alpha=4 \text{ kp/cm}^2$
Pila 1	4-6 m	Profunda mediante micropilotes	Contacto suelo roca irregular, posibilidad de atravesar cavidades en profundidad
Pila 2	8-12 m	Profunda mediante micropilotes	Contacto suelo roca irregular, posibilidad de atravesar cavidades en profundidad
Pila 3	12-16 m	Profunda mediante micropilotes	Contacto suelo roca irregular, posibilidad de atravesar cavidades en profundidad

Estribo/Pila	Profundidad roca caliza	Tipo de cimentación	Observaciones
Pila 4	10-12 m	Profunda mediante micropilotes	Contacto suelo roca irregular, posibilidad de atravesar cavidades en profundidad
Pila 5	4-7 m	Profunda mediante micropilotes	Contacto suelo roca irregular, posibilidad de atravesar cavidades en profundidad
Pila 6	3-5 m	Profunda mediante micropilotes	Contacto suelo roca irregular, Saneo ejecutado con retroexcavadora sobre plataforma flotante o bien mediante relleno provisional desde la orilla-estribo 2
		Superficial con saneo hasta roca	
Estribo 2	2-4 m	Superficial con saneo hasta roca con retroexcavadora desde el camino de acceso a construir	Contacto suelo-roca irregular, uso de martillo, posible necesidad de rellenar con hormigón ciclópeo hasta cota cimentación, $\sigma=4 \text{ kp/cm}^2$

para los equipos flotantes, será necesario la ejecución de un relleno provisional de acceso para la ejecución del micropilote.

Para garantizar la durabilidad de los hormigones armados se considerará una exposición IIIc +Qb (corrosión por cloruros y elemento en contacto con el agua de mar), teniendo una resistencia mínima de 35N/mm² (HA-35).

El mortero de inyección de los micropilotes se fabricará con cemento sulforesistente.

Los trabajos terrestres se realizarán con pequeña o mediana maquinaria que pueda circular por los caminos de acceso a la estructura sin la necesidad de realizar grandes movimientos de tierra. En cuanto a los trabajos a realizar desde el agua requerirán del uso de plataformas flotantes de fondo plano, regulables en altura, con posibilidad de renivelación en todo momento y fácilmente desplazables mediante el uso de una embarcación apoyándose en anclas o puntos fijos sobre la orilla de la ría.

Esta maquinaria accederá bien desde el lado oriental o bien por vía marítima. La carga y descarga tanto de la maquinaria como de los materiales de construcción se realizará desde el puerto de San Vicente de la Barquera.

ANEXO II

Relación de las consultas efectuadas y contenido más significativo de las respuestas recibidas

Las administraciones e instituciones consultadas fueron las siguientes:

- Secretaría General de Cultura, Turismo y Deporte.
- Dirección General de Pesca y Alimentación.
- Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza.
- Confederación Hidrográfica del Norte.
- Ayuntamiento de San Vicente de la Barquera.
- ARCA.
- Ecologistas en Acción.
- Cofradía de pescadores de San Vicente de la Barquera.
- Demarcación de Costas de Cantabria.
- Jefe de Gabinete de Estudio, Proyectos y Asesoramiento.

Las Administraciones e Instituciones que contestaron durante el período de consultas fueron las siguientes de las que se resume el contenido más significativo de cada una de ellas:

- Confederación Hidrográfica del Norte señala que las obras de ejecución de la pasarela peatonal quedan fuera de la zona de dominio público y policía de cauces, por lo que las afecciones posibles al medio hídrico se considerarán, en principio, de escasa entidad.

- Dirección General de Pesca y Alimentación señala que la actividad solicitada afecta a una zona marina situada en aguas interiores de la Comunidad de Cantabria, siendo un páramo intermareal con gran cantidad de comunidades

intermareales de fondo blando, muchas de ellas de interés ecológico y comercial por ser una zona de cultivo y producción de moluscos, y por ser una zona destinada a la extracción de cebo con licencia de pesca marítima de recreo.

- Dirección General de Turismo informa que dicho proyecto presenta un interés turístico excepcional ya que se enmarca dentro de la recuperación del antiguo trazado de la Ruta del Camino de Santiago por la costa cántabra desde Vizcaya hasta el Principado de Asturias, aprovechando la red de caminos vecinales y vías pecuarias. Además, señala la posibilidad de recuperar el antiguo puente que existió durante varios siglos, desde la Edad Media hasta su abandono y ruina, como zona tradicional de paseo entre el cementerio de la villa y el núcleo urbano de San Vicente. Por último, se señala la no afección sobre el paisaje, el entorno natural y la navegación.

- Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza señala que para emitir el correspondiente informe de conformidad con la Red Natura 2000 habrá que considerar la Declaración de Impacto Ambiental resultante. Por otra parte, no se podrá conceder autorización, licencia o concesión hasta que el PORN de Oyambre no sea aprobado y siempre teniendo el correspondiente informe favorable de la Consejería de Ganadería Agricultura y Pesca.

- Demarcación de Costas de Cantabria señala que la actividad se encuentra ubicada dentro del Dominio Público Marítimo Terrestre, y que tanto en sus fases de ejecución como explotación deben incluir las medidas correctoras necesarias. No obstante, la tramitación de dicho expediente de concesión queda suspendida hasta resolución del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

- Consejería de Cultura, Turismo y Deporte no considera necesario un estudio específico de impacto sobre el patrimonio cultural. No obstante, si durante el transcurso de las labores de ejecución apareciesen restos u objetos de interés arqueológico o cultural se paralizarán inmediatamente las obras y se tomarán las medidas oportunas para garantizar la protección de estos bienes comunicando el hallazgo a la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria.

ANEXO III

Resultado de la Información Pública realizada por la Dirección General de Medio Ambiente.

Finalizado el período de Información Pública del proyecto de referencia, con fecha de 12 de junio de 2006, no se recibieron alegaciones ni observaciones al respecto.

06/12588

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE

Dirección General de Medio Ambiente

Resolución de 23 de agosto de 2006, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del proyecto dársena circular del puerto de Santoña: Adecuación del puerto y mejora de su entorno, término municipal de Santoña.

Proyecto: Dársena circular del puerto de Santoña: Adecuación del puerto y mejora de su entorno.

Promotor: Consejería de Obras Públicas y Vivienda.

Ubicación: Santoña.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, así como el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre y la Ley 6/2001, de 8 de mayo, ambos de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de