

**4454** *RESOLUCIÓN de 30 de enero de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto 19970041 FCA, corredor Norte-Noroeste de alta velocidad, tramo: Palencia-León.*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado b) del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto.-Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El estudio informativo se enmarca en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT) del Ministerio de Fomento, dentro del corredor norte-noroeste para trenes de alta velocidad. El objeto del estudio es definir el trazado a ejecutar en el tramo Palencia-León, que permita elevar la velocidad de circulación de los trenes, incrementar la calidad de las circulaciones y permitir reducir los tiempos de viaje, mejorándose de esta manera el servicio prestado.

El trayecto seleccionado atraviesa los siguientes términos municipales: Grijota, Villaumbrales, Becerril de Campos, Paredes de Nava, Valle del Retortillo, Cisneros, Pozo de Urama y Villada en Palencia; Grajal de Campos, Sahagún, Calzada del Coto, Bercianos del Real Camino, El Burgo Ranero, Villamoratiel de las Matas, Santas Martas, Villanueva de las Manzanas, Villaturiel, Vega de Infanzones y Onzonilla en León.

El trazado actual entre Palencia y León forma parte de la Línea Palencia-La Coruña y discurre a lo largo de aproximadamente 120 kilómetros, de vía doble electrificada y bloqueo automático, el cual seguirá prestando servicio para el tráfico de trenes regionales y de mercancías.

El trazado del estudio informativo finalmente seleccionado tras el proceso de evaluación, se corresponde con la Alternativa AV excepto en los tramos correspondientes a la Variante del LIC y ZEPA «La Nava-Campos Norte» (pp.kk. 18+714 -49+294) y la Variante de El Burgo Ranero (pp.kk. 65+587 -86+227), ver el croquis adjunto. El estudio no incluye la entrada de la línea ferroviaria ni su integración en la trama urbana de Palencia ni en la de León. Las características técnicas de la Alternativa AV son las siguientes:

Longitud aproximada de 106,45 kilómetros.

Velocidad máxima de recorrido de 350 km/h.

Radio mínimo de 7.230 m. en situación normal y 3.000 m. en situación excepcional.

Inclinación máxima del trazado en alzado de 15 %.

Ancho de vía internacional con carril UIC-60.

Ancho de plataforma de 14 m.

El estudio informativo incluye la renovación de la estación de Palanquinos (p.k. 96+000), la construcción de un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) en Villada (pp.kk. 41+340 -44+660) y dos puestos de banalización (PB) en Villalumbroso (pp.kk. 24+300 -26+050) y en Santas Martas (pp.kk. 89+900 -91+650), el cerramiento de la línea, la instalación de un sistema de control de tráfico centralizado (CTC) y un sistema de protección automática de tren (ATP), y la reposición de servidumbres y servicios afectados.

El estudio informativo no contempla las infraestructuras de suministro eléctrico a la línea férrea (líneas eléctricas, subestaciones, transformadores y demás instalaciones auxiliares asociadas), por lo tanto, quedan excluidas de la presente declaración.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.-La actuación se localiza en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, dentro de las provincias de Palencia y León. La zona de actuación, constituida principalmente por la campiña de Tierra de Campos y grandes extensiones de páramo, presenta un perfil suave con zonas alomadas y algunos cerros aislados.

El ámbito de actuación se enmarca en el tramo noroeste de la Cuenca Hidrográfica del Duero, donde destacan los ríos Carrión, Valderaduey, Cea, Sequillo y Esla que discurren perpendicularmente a la línea de ferro-

carril. Asimismo, existe un gran número de lagunas y charcas debido al carácter impermeable del terreno.

Respecto a la vegetación, la mayoría de los terrenos por los que discurre la nueva línea de ferrocarril se encuentran ocupados por cultivos de secano, principalmente herbáceos, y regadíos en las vegas de los ríos. De manera dispersa y con escasa ocupación, aparecen restos de vegetación natural, con manchas aisladas de encina, rebollo y quejigo, acompañados de matorral mixto calcícola. En las márgenes de los cursos fluviales existentes se han realizado repoblaciones de chopos. En los ríos principales se pueden encontrar zonas de bosques de ribera con un buen desarrollo y estado de conservación, donde destaca la presencia de chopos, sauces, fresnos y alisos.

Dentro de la fauna presente en la zona de estudio destaca por un lado la presencia del Lobo («Canis lupus»), y por otro, asociadas a los cauces fluviales, la Nutria («Lutra lutra»), Desmán de los Pirineos («Galemys pyrenaicus») y Bermejuela («Rutilus arcasii»), especies incluidas en el Anexo II de la Directiva Hábitats (92/43/CEE). Respecto a la avifauna destaca la presencia de Avutarda común («Otis tarda»), Sisón común («Tetrax tetrax»), Alcavarán («Burhinus oedicnemus»), Aguilucho pálido («Circus cyaneus»), Aguilucho lagunero («Circus aeruginosus»), Cernícalo primilla («Falco naumanni»), Ganga ortega («Pterocles orientalis») y Cigüeñela común («Himantopus himantopus»), especies incluidas en el Anexo I de la Directiva Aves (79/409/CEE).

Aunque el trayecto Palencia-León finalmente seleccionado no discurre por ninguno de ellos, en sus proximidades se encuentran los siguientes espacios incluidos en la Red Natura 2000: ZEPA ES4140036 «La Nava-Campos Norte», ZEPA ES0000194 «Oteros-Campos», LIC ES4140136 «Laguna de La Nava», LIC ES4130079 «Riberas del río Esla y afluentes», y LIC ES4180069 «Riberas del río Cea y afluentes». Otro espacio, con distinto grado de protección, próximo al trazado propuesto es la IBA n.º 37 «Tierra de Campos». En la zona de actuación existen distintos hábitats priorizados en la Directiva 92/43/CEE, entre los que destacan los hábitats prioritarios 1510 «Estepas salinas mediterráneas», 1520 «Vegetación gipsícola ibérica», 3170 «Estanques temporales mediterráneos» y 6220 «Pastizales mediterráneos xerofíticos anuales y vivaces».

Respecto al patrimonio cultural, la zona de estudio presenta numerosos yacimientos arqueológicos, así como el Canal de Castilla y Canal de Campos, declarados Bienes de Interés Cultural (BIC), y otros elementos a destacar como es el Camino de Santiago, en su ruta principal denominada Camino Francés, distintos tramos de calzadas romanas y varias vías pecuarias, entre la que destaca la Cañada Real Leonesa Occidental.

3. Resumen del proceso de evaluación.

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

La tramitación comenzó el 11 de julio de 1997 con la remisión al Ministerio de Medio Ambiente de la memoria-resumen del inicialmente denominado estudio informativo «Línea Palencia-La Coruña. Tramo: Palencia-León. Acondicionamiento a 200-220 km/h».

Con fecha de 20 de octubre de 1997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inició el periodo de consultas.

En la tabla adjunta se han recogido los 49 organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la memoria-resumen:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad.	-
Dirección Provincial del MOPTMA en Palencia.	-
Delegación del Gobierno en Castilla y León.	-
Subdelegación del Gobierno en Palencia.	-
Diputación Provincial de Palencia.	X
Confederación Hidrográfica del Duero.	-
Dirección General de Estructuras Agrarias. Consejería Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General Patrimonio y Promoción Cultural. Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.	X
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial de la Junta de Castilla y León.	X
Instituto Tecnológico Geominero de España.	X
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas.	-
Centro de Investigación de La Baja Atmósfera. Universidad de Valladolid.	-
Asociación Española de Limnología. Facultad de Biología de la Universidad de Sevilla.	-
Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia.	X
Área de Ecología. Facultad de Biología de la Universidad de Salamanca.	-

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Área de Ecología. Facultad de Biología de la Universidad de León.	-
Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León.	-
ADENA.	-
AEDENAT.	X
CODA.	-
FAT.	-
SEO.	X
Colectivo Cantueso. Coordinadora Ecologista de Castilla y León.	-
Estación Agrícola Experimental. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.	-
Federación Ecologista de Castilla y León.	-
Grupo Lobo. Museo Nacional de Ciencias Naturales.	X
Colectivo Ecologista Palentino CEPA.	-
Ayuntamiento de Palencia.	X
Ayuntamiento de Becerril de Campos.	-
Ayuntamiento de Cisneros.	-
Ayuntamiento de Grijota.	X
Ayuntamiento de Mazuecos de Valdeginete.	-
Ayuntamiento de Paredes de Nava.	-
Ayuntamiento de Valle de Retortillo.	-
Ayuntamiento de Villacidaler.	-
Ayuntamiento de Villada.	X
Ayuntamientos de Villaumbrales.	-
Ayuntamiento de León.	-
Ayuntamiento de Bercianos de Real Camino.	-
Ayuntamiento de Calzada del Coto.	X
Ayuntamiento de El Burgo Ranero.	-
Ayuntamiento de Grajal de Campos.	-
Ayuntamiento de Sahagún.	-
Ayuntamiento de Mansilla de Las Mulas.	-
Ayuntamiento de Onzonilla.	-
Ayuntamiento de Santas Martas.	X
Ayuntamiento de Vega de Infanzones.	X
Ayuntamiento de Villanueva de Las Manzanas.	-
Ayuntamiento de Villaturiel.	-

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

**Espacios protegidos:** la ejecución de la nueva infraestructura deberá evitar la afectación sobre los siguientes espacios naturales de interés: IBA número 37 «Tierra de Campos» y el Monte Viejo en Palencia, así como distintas lagunas protegidas próximas al trazado propuesto, de acuerdo a las indicaciones de la Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, el Departamento de Geografía de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Salamanca, la SEO y ADENAT.

**Vegetación:** Se deberá prestar especial protección a la vegetación de ribera de los ríos atravesados por la infraestructura proyectada, así como sobre el Rebollar de Bercianos del Real Camino, según señalan la Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y ADENAT.

**Fauna:** La principal afectación sobre la fauna se deberá al efecto barrera provocado por la línea férrea, la cual tendrá un efecto sinérgico con el resto de infraestructuras existentes en la zona. Por tanto, será necesario el establecimiento de pasos de fauna adecuados a las especies presentes, principalmente para el lobo y anfibios. Asimismo, se deberá valorar la posible afectación sobre la avifauna esteparia presente en el ámbito de estudio, todo ello, de acuerdo con las indicaciones realizadas por la Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, la SEO y el Grupo Lobo.

**Hidrología:** Se deberá prestar especial atención al cruce de los cauces fluviales atravesados por la infraestructura proyectada, especialmente en los ríos Carrión, Valderaduey, Cea, Sequillo y Esla, algunos de los cuales presentan tramos de vegetación con un excelente estado de conservación. Asimismo se deberá evitar la localización de vertederos en las lagunas esteparias existentes en el ámbito de estudio, según las recomendaciones de la Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

**Patrimonio histórico y cultural:** Será necesario realizar prospecciones arqueológicas intensivas del área afectada que garanticen la correcta protección del patrimonio cultural, prestando especial atención a los yacimientos declarados Bienes de Interés Cultural, a las vías pecuarias atravesadas y al Camino de Santiago, según las indicaciones de la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educa-

ción y Cultura de la Junta de Castilla y León y de la Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

**Medio socioeconómico:** La infraestructura proyectada deberá garantizar la permeabilidad del territorio y la accesibilidad a los núcleos urbanos próximos, la adopción de medidas necesarias para evitar el incremento de la contaminación acústica en las zonas habitadas, la reposición de los servicios afectados y estudiar los efectos sobre las concentraciones parcelarias de los municipios atravesados, de acuerdo a las indicaciones de la Diputación Provincial de Palencia, la Dirección General de Estructuras Agrarias de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León y varios Ayuntamientos.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 18 de febrero de 1998, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, y destacando la necesidad de realizar un estudio de la comunidad de lobos y un diseño de los pasos de fauna necesarios para evitar su aislamiento.

**3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.**

Durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental se han realizado 3 informaciones públicas. Inicialmente se realizó la del estudio denominado «Línea Palencia-La Coruña. Tramo: Palencia-León. Acondicionamiento a 200-220 km/h», la segunda correspondió al estudio llamado «Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad. Tramo Palencia-León. Estudio Informativo Complementario» y finalmente del denominado «Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad. Tramo Palencia-León. Variante de El Burgo Ranero y Variante del LIC y ZEPA La Nava-Campos Norte. Estudio Informativo Complementario».

**3.2.1 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental del estudio informativo «Línea Palencia-La Coruña. Tramo: Palencia-León. Acondicionamiento a 200-220 km/h».**

La Dirección General de Ferrocarriles sometió conjuntamente el estudio informativo y su estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 25 de febrero de 1999, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid» de 5 de febrero de 1999, en el «Boletín Oficial de la Provincia de León» de 6 de febrero de 1999 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Palencia» de 5 de febrero de 1999. Con fecha de 28 de julio de 1999, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que comprende el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Durante el proceso de información pública se presentaron un total de 12 alegaciones correspondientes a la Subdelegación del Gobierno en León, Dirección General de Carreteras, Dirección General de Infraestructuras de RENFE, Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento y la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta Castilla y León, los Ayuntamientos de León, Cisneros, Villada, Calzada del Coto, las Juntas Vecinales de Vega de Infanzones y de Malillos de los Oteros y un escrito particular. El resultado del proceso de participación es el siguiente:

**Selección de alternativas:** La Subdelegación del Gobierno en León, la Dirección General de Infraestructuras de RENFE, la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta Castilla y León y el Ayuntamiento de Cisneros consideran, entre las tres alternativas presentadas, la Alternativa C como la más adecuada para la ejecución del proyecto, mientras que el Ayuntamiento de Calzada del Coto y la Junta Vecinal de Vega de Infanzones proponen como idónea la Alternativa A. Por otro lado, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta Castilla y León señala que el estudio Informativo carece de un análisis detallado que permita la selección de la alternativa más adecuada ambientalmente.

**Medio natural:** Con objeto de reducir el efecto barrera se deberán definir adecuadamente los pasos de fauna que permitan garantizar la permeabilidad transversal de la fauna presente, se establecerán medidas adecuadas para la protección de los cursos fluviales atravesados y la vegetación natural de interés, y será necesario la localización de prístamos y vertederos, según señalan la Subdelegación del Gobierno en León, la Dirección General de Infraestructuras de RENFE, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta Castilla y León y varios Ayuntamientos.

**Medio socioeconómico:** El proyecto deberá garantizar la permeabilidad y la accesibilidad de los núcleos de población afectados por el trayecto propuesto, la reposición de los servicios afectados y el confort sonoro de las zonas habitadas mediante la instalación de barreras acústicas, de acuerdo a las indicaciones de la Subdelegación del Gobierno en León, la Dirección General de Infraestructuras de RENFE, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta Castilla y León y los Ayuntamientos de Villada y Calzada del Coto.

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó, con fecha 22 de diciembre de 2000, a la Dirección General de Ferrocarriles información complementaria sobre determinados aspectos que no estaban suficientemente analizados en el estudio informativo. No obstante, la Dirección General de Ferrocarriles, en cumplimiento del Programa de Infraestructuras Ferroviarias 2000-2007 aprobado durante este periodo de tiempo, redactó un nuevo estudio informativo denominado «Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad. Tramo Palencia-León. Estudio Informativo Complementario», en el que se atienden los requerimientos solicitados.

3.2.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental del Estudio Informativo «Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad. Tramo Palencia-León. Estudio Informativo Complementario».

Este estudio informativo fue sometido conjuntamente con su estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 6 de abril de 2002, en el «Boletín Oficial de Castilla y León» de 17 de abril de 2002, en el «Boletín Oficial de la Provincia de León» de 16 de abril de 2002, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid» de 11 de abril de 2002 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Palencia» de 12 de abril de 2002. Con fecha de 5 de diciembre de 2002, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que comprende el estudio informativo complementario, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

#### a) Información pública. Resultados.

Durante el proceso de información pública se presentaron un total de 30 alegaciones correspondientes a la Dirección General de Carreteras, Dirección General de Infraestructura y Servicios de RENFE, Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Servicio Territorial de Fomento en Palencia de la Junta de Castilla y León, Diputación Provincial de León, los Ayuntamientos de Grijota, Villaumbrales, Becerril de Campos, Paredes de Nava, Cisneros, Villada, Grajal de Campos, Sahagún, Calzada del Coto, Bercianos del Real Camino, El Burgo Ranero, Santas Martas, Vega de Infanzones y Onzonilla, la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Palencia, COAG-León, la Junta vecinal de El Burgo Ranero y seis escritos particulares. Las consideraciones más importantes del proceso de participación son las siguientes:

Alternativa seleccionada: La mayor parte de los ayuntamientos afectados consideran que la opción seleccionada en el estudio informativo complementario es la menos perjudicial para sus municipios. No obstante, la Diputación Provincial de León, el Ayuntamiento de El Burgo Ranero y su Junta Vecinal, COAG-León y varios particulares señalan el fuerte impacto que la construcción de la alternativa seleccionada provocaría sobre el municipio de El Burgo Ranero al discurrir entre su núcleo y su Barrio de la Estación. Asimismo, el Ayuntamiento de Bercianos del Real Camino solicita que el trazado propuesto se aleje lo más posible de su núcleo urbano.

Medio natural y socioeconómico: La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, la Dirección General de Infraestructura y Servicios de RENFE, la Diputación Provincial de León y numerosos Ayuntamientos solicitan la ejecución de una serie de medidas para mantener la permeabilidad transversal; para proteger el sistema hidrológico e hidrogeológico, la fauna y el patrimonio cultural, especialmente sobre el Camino de Santiago; para reponer los servicios afectados y para garantizar la menor afección posible a los expropiados.

Entre las medidas concretas que se plantean se encuentran la construcción de viaductos para evitar terraplenes mayores de 10 m y disminuir el efecto barrera; la ampliación de los caminos de servicio; la creación de pasos superiores e inferiores para garantizar la permeabilidad territorial; la instalación de balsas de retención, decantación y desengrasado; y la colocación de pantallas acústicas en las zonas próximas a los núcleos habitados.

#### b) Consultas a Administraciones ambientales afectadas. Resultado.

Con fecha 17 de noviembre de 2003 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó informe a la Dirección General Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de Castilla y León sobre la afección del proyecto al LIC y ZEPa «La Nava-Campos Norte», el cual es remitido por ésta última con fecha 28 de enero de 2004.

Dicho informe señala que la alternativa AV, seleccionada en el estudio informativo complementario, atraviesa la ZEPa «La Nava-Campos Norte», propuesta también como LIC, produciendo una sensible afección sobre la misma, tanto directamente sobre la avifauna como indirectamente debido al deterioro de los hábitats que sirven de zonas de campeo, cría y alimentación de la misma.

Indica que la alternativa propuesta puede suponer un deterioro apreciable de los hábitats naturales existentes en el LIC «La Nava-Campos Norte» y recogidos en la Directiva 92/43/CEE, entre ellos los prioritarios:

1510 «Estepas salinas mediterráneas», 1520 «Vegetación gipsícola ibérica» y 3170 «Estanques temporales mediterráneos». Añade que el corredor propuesto podría afectar al LIC «Riberas del río Esla y afluentes», en las inmediaciones de León, y se encuentra muy próximo al LIC «Riberas del río Cea y afluentes».

Además realiza las siguientes consideraciones:

Se deberá considerar un nuevo trazado al norte del LIC y ZEPa «La Nava-Campos Norte», que deberá adaptarse para no afectar a las zonas húmedas, lagunas y enclaves de vegetación existentes en dicho área.

El paso sobre el río Esla deberá garantizar la no afección al LIC «Riberas de la subcuenca del río Esla» ni a su la vegetación de ribera.

El proyecto deberá incluir la restauración de la vegetación de ribera atravesada por la infraestructura, en especial la de los ríos Esla y Cea, debido a la proximidad al LIC «Riberas de la subcuenca del río Esla» y LIC «Riberas de la subcuenca del río Cea». La restauración deberá incluir especies vegetales presentes en la zona y en concreto del mismo tramo de ribera afectado.

Deberá mantenerse la funcionalidad de dichas riberas como corredores faunísticos mediante un adecuado diseño y dimensionado de las obras de fábrica y evitar durante la ejecución de las obras el aporte de sedimentos y vertidos contaminantes a las aguas.

Deberá mantenerse la integridad de las lagunas más próximas, al ser puntos de elevada diversidad biológica.

El diseño y localización de los pasos de fauna deberá ser consensuado con los Servicios Territoriales de Medio Ambiente de Palencia y León. La utilización de las obras de drenaje como pasos de fauna será adecuada siempre que su diseño habilite su uso para la fauna.

c) Modificaciones introducidas por el Promotor en proyecto y estudio tras su consideración.

El promotor, como consecuencia de las alegaciones presentadas, contempla una serie de pequeñas modificaciones del trazado de la Alternativa AV seleccionada, y señala que desarrollará una variante que discurra al sur del municipio de El Burgo Ranero.

Como consecuencia de las consideraciones realizadas por la Dirección General Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de Castilla y León, y con objeto de evitar la afección sobre el LIC y ZEPa «La Nava-Campos Norte» y sobre el municipio de El Burgo Ranero, la Dirección General de Ferrocarriles redacta un nuevo estudio informativo que incluye dos variantes para los mencionados espacios.

3.2.3 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental del estudio informativo «Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad. Tramo Palencia-León. Variante de El Burgo Ranero y Variante del LIC y ZEPa La Nava-Campos Norte. Estudio Informativo Complementario».

La Dirección General de Ferrocarriles sometió el estudio informativo denominado «Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad. Tramo Palencia-León. Variante de El Burgo Ranero y Variante del LIC y ZEPa La Nava-Campos Norte. Estudio Informativo Complementario » conjuntamente con su estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 5 de abril de 2006. Con fecha 13 de octubre de 2006, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo de las variantes señaladas, el estudio de impacto ambiental del mismo, el resultado de la información pública y un informe de alegaciones.

#### a) Información pública. Resultados.

Durante el proceso de información pública se presentaron un total de 24 alegaciones correspondientes a la Dirección General de Carreteras, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento y la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, Diputación Provincial de León, Diputación Provincial de Palencia, los Ayuntamientos de Valle de Retortillo, Cisneros, Pozo de Urama, Villada, Grajal de Campos, Bercianos del Real Camino, El Burgo Ranero y Santas Martas, Castillo Benavente S.A., Asociación de Agricultores y Ganaderos de Cisneros, Sociedad de Cazadores de Cisneros y dos escritos particulares.

Variante del LIC y ZEPa «La Nava-Campos Norte»: La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento y la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León informan favorablemente de la variante propuesta. Por su parte, los Ayuntamientos de Valle del Retortillo, Cisneros y Villada, la Asociación de Agricultores y Ganaderos de Cisneros y la Sociedad de Cazadores de Cisneros señalan que la zona ocupada por el nuevo trazado es de mayor valor ambiental que la ZEPa existente, consideran que la solución más adecuada consiste en aprovechar el trazado actual u otro que discurra paralelo a éste con objeto de evitar que los municipios afectados queden confinados entre dos líneas férreas.

Variante de El Burgo Ranero: La Diputación Provincial de León, la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de

Fomento y la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León informan favorablemente de la variante propuesta. Por su parte, el Ayuntamiento de El Burgo Ranero y Castillo de Benavente S.A. proponen que el trazado de la variante discorra más al sur del propuesto, mientras que el Ayuntamiento de Santa Martas señala que el trazado propuesto afectará a una zona de regadío de alto valor agrícola recientemente instalada.

Medio natural y socioeconómico: Se deberá garantizar la permeabilidad territorial, la reposición los servicios, viales, servidumbres, accesos y vías pecuarias afectadas por el proyecto, la reducción del efecto barrera para la fauna y la protección del patrimonio cultural, de acuerdo con las indicaciones realizadas por la Dirección General de Carreteras, la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León y distintos Ayuntamientos.

b) Consultas a Administraciones ambientales afectadas. Resultado.

Con fecha 15 de mayo de 2006 la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León remite un informe elaborado por el Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General del Medio Natural, el cual informa favorablemente sobre las Variantes del LIC y ZEPA «La Nava-Campos Norte» y de El Burgo Ranero.

c) Modificaciones introducidas por el Promotor en el estudio tras su consideración.

Como consecuencia de las alegaciones presentadas y con objeto de minimizar las afecciones producidas en el municipio de El Burgo Ranero, y en especial al área de servicio de Castillo Benavente, el promotor propone que en el trazado de la variante, entre los pp.kk 65+587 y 86+227, se reduzcan los radios mínimos en planta hasta 6.500 m, que sigue permitiendo una velocidad de paso de 350 km/h en situación excepcional, para poder aproximarse, lo máximo posible, al trazado de la autovía A-231. En cuanto al alzado propuesto, se decide bajar la rasante para pasar por debajo del enlace de entrada al municipio, de forma que la línea de alta velocidad deje de ser un obstáculo visual para los usuarios de la autovía.

#### 4. Integración de la evaluación.

##### 4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

El estudio informativo inicial «Línea Palencia-La Coruña. Tramo: Palencia-León. Acondicionamiento a 200-220 km/h» planteaba tres alternativas para la ejecución del proyecto, las cuales mantenían, en gran parte del recorrido, el trazado de la línea férrea existente, incluyendo pequeñas variantes, excepto para el caso de la variante de Sahagún, y rectificaciones de curvas, de tal forma que se permitían circulaciones a 200-220 km/h. Las características de las alternativas propuestas eran las siguientes:

Alternativa	Longitud (m)	Variante de Sahagún (m)	Préstamos (m <sup>3</sup> )	Vertederos (m <sup>3</sup> )
A	118.657	7.674	186.523	2.502.010
B	113.582	16.060	538.076	685.032
C	113.705	15.940	627.000	572.000

Dicho estudio informativo realizaba un análisis multicriterio, basado en criterios técnicos y medioambientales, concluyendo que la Alternativa C era la más adecuada, además de requerir un menor mantenimiento de vía y mejorar la capacidad posterior de desarrollo para velocidades mayores y circulaciones compatibles de tráfico mixto de viajeros y mercancías.

El estudio informativo «Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad. Tramo Palencia-León. Estudio Informativo Complementario» planteado posteriormente contempla la adaptación de la Alternativa C seleccionada en el estudio anterior al ancho internacional (1.435 mm) y a los parámetros de trazado de alta velocidad, respetando el uso de la actual línea existente entre Palencia y León para el tráfico de trenes regionales y de mercancías. La alternativa adaptada en este estudio informativo se denomina Alternativa AV.

Como consecuencia del proceso de información pública del estudio informativo «Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad. Tramo Palencia-León. Estudio Informativo Complementario» y de las consideraciones realizadas por la Dirección General Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de Castilla y León, el promotor plantea dos variantes, a lo largo del trayecto de la Alternativa AV, con objeto de evitar la afección de la infraestructura proyectada sobre el LIC y ZEPA «La Nava-Campos Norte» y sobre el municipio de El Burgo Ranero.

El promotor para la Variante del LIC y ZEPA «La Nava-Campos Norte» plantea dos alternativas de trazado situadas al norte de la Alternativa AV y fuera del espacio protegido LIC y ZEPA «La Nava-Campos Norte», las cuales presentan las siguientes características:

Alternativa	pp.kk. inicial	p.k. final	Longitud (m)	Desmante (m <sup>3</sup> )	Terraplén (m <sup>3</sup> )
Norte	18+714	49+592	30.877	3.033.692	3.167.877
Sur	18+714	49+294	30.579	1.687.229	1.653.732

El promotor considera que la Alternativa Sur es la más adecuada de acuerdo a criterios técnicos, funcionales y ambientales, al requerir un menor volumen de movimientos de tierras y una menor superficie a restaurar.

El promotor para la Variante de El Burgo Ranero plantea una única alternativa de trazado de 18.406 m de longitud situada al sur de la Alternativa AV (pp.kk. 67+787 –86+194 que con el ajuste de trazado introducido en el informe de alegaciones se sitúa entre los pp.kk. 65+587 y 86+227) y próxima a la Autovía del Camino de Santiago, evitando que la nueva infraestructura separe el Barrio de la Estación del municipio de El Burgo Ranero.

##### 4.2 Principales impactos de la alternativa elegida

Los principales impactos del proyecto, así como las medidas preventivas y correctoras propuestas, consideradas las consultas previas, el estudio de impacto ambiental y las alegaciones recibidas en los periodos de información pública, son los siguientes:

Impactos previstos	Medidas correctoras
Afección sobre espacios protegidos.	La ejecución del proyecto no supondrá ninguna afección sobre lagunas o charcas incluidas en el Catálogo Regional de Zonas Húmedas de Castilla y León, recogido en el Decreto 194/1994, de 25 de agosto, y en su ampliación en el Decreto 125/2001, de 19 de abril.
Afección sobre la hidrología.	El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se proyectará de tal manera que los estribos queden al menos 10 m de la vegetación de ribera. Y se evitará la disposición de pilas dentro de los cauces fluviales. Se evitará la ubicación de instalaciones, préstamos y vertederos en los cauces de drenaje natural del territorio. Las zonas de parques de maquinaria o instalaciones auxiliares estarán completamente impermeabilizadas y se incorporarán al sistema de protección ante vertidos accidentales, mediante la construcción de zanjas de filtración. Se realizarán drenajes transversales en todos los cauces Interceptados por el trazado en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero. Las obras se concentrarán, principalmente, durante la época estival con objeto de minimizar los arrastres de partículas a los cauces y afectar a la calidad de las aguas. Se instalarán barreras de contención y balsas de decantación para evitar el arrastre de sólidos a los cauces Se mantendrán las distancias mínimas y se dispondrán los medios necesarios (señalización, balizamiento, etc.) para la protección de las lagunas existentes próximas al trazado propuesto. Además se realizará una restauración y mantenimiento de aquellas lagunas de mayor interés próximas a la línea férrea: Charcas del Tambrín, Laguna Ibera, Lagunas de Jariego, Laguna Villidán, Laguna Cavada y Laguna Gamonal, así como aquellas otras sin denominación, que presenten cierta entidad y tengan un carácter permanente.

Impactos previstos	Medidas correctoras
Afección sobre la vegetación y los hábitats.	<p>Se delimitará el perímetro de la zona de ocupación.</p> <p>Se prestará especial atención a las zonas próximas al Rebollar de Bercianos del Real Camino (pp.kk. 61+400-64+400), donde se llevará a cabo un programa de actividades selvícolas encaminadas a la conservación y mejora del monte y a la prevención de incendios.</p> <p>Se procederá al jalonamiento de la vegetación de interés, que aún estando en la zona de obras no se encuentren en la superficie de ocupación</p> <p>Los ejemplares arbóreos afectados en buen estado sanitario se trasplantarán durante su reposo vegetativo.</p> <p>Se ejecutará un programa de restauración vegetal e integración paisajística de las zonas afectadas por las obras.</p>
Afección sobre la fauna.	<p>En la ejecución de las obras se evitará las actuaciones más impactantes durante el periodo comprendido desde febrero a finales de junio, con objeto de garantizar y facilitar la normal reproducción de las especies de fauna presentes.</p> <p>Se protegerá las choperas próximas al río Cea (pp.kk. 53+400-54+500), como lugar de reproducción de una colonia de grajas.</p> <p>En las áreas sensibles de aves esteparias, como la avutarda, próximas a la Laguna Grande de Bercianos y resto de lagunas y charcas se planteará la instalación de caballones de tierra vegetal para disminuir la posibilidad de impactos de la avifauna con el cerramiento de la infraestructura proyectada o con los propios trenes.</p> <p>Para la protección de la fauna piscícola, se instalarán barreras de sedimentación y balsas de decantación para mantener la calidad de las aguas.</p> <p>Se ejecutarán una serie de pasos específicos de fauna, además de adaptar las obras de drenaje, lo cual permitirá reducir el efecto barrera producido por la infraestructura proyectada.</p> <p>El vallado perimetral contará con dispositivos de escape para la fauna atrapada dentro.</p> <p>Respecto al lobo, se instalarán pasos adecuados entre los pp.kk. (54+00-57+00 y 60+000-70+000), se realizará un estudio de sus poblaciones y movimientos mediante técnicas de radioseguimiento y se mejorarán sus hábitats mediante un censo de presas, estableciendo conejeras y gestionando el abandono de reses muertas en épocas de escasez. Sin perjuicio de lo establecido en la condición 5 de esta Resolución, establecen como dimensiones mínimas de los pasos 8 m de ancho y 3 de alto para pasos inferiores y 12 m para superiores.</p>
Afección sobre la geología y edafología.	<p>Se establecen zonas destinadas a préstamos y a vertedero, estableciendo como criterios de ubicación que se encuentren de zonas de vegetación natural de interés, cauces fluviales, suelos de alta capacidad agrológica, espacios naturales protegidos o áreas de protección arqueológica.</p> <p>En el caso de los vertederos se utilizarán, preferentemente, los préstamos empleados u otros lugares de extracción abandonados. Los préstamos y vertederos contarán con un Plan de Restauración, según lo previsto en el R.D. 2994/82, de 15 de octubre, sobre restauración del espacio natural afectado por actividades mineras.</p> <p>El balasto necesario será extraído de canteras homologadas por RENFE y por la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias.</p> <p>Se procederá a la retirada, conservación y reutilización de la tierra vegetal.</p> <p>Se dispondrán de elementos de canalización y desagües, longitudinales y transversales, para minimizar los procesos erosivos en los taludes generados.</p> <p>El proyecto contempla un Plan de minimización y gestión de los residuos de obra para la gestión y tratamiento de los residuos generados durante la construcción del proyecto.</p> <p>La eliminación de los residuos peligrosos se realizará mediante un gestor autorizado de residuos peligrosos.</p>
Afección sobre el patrimonio cultural.	<p>Previo al inicio de las obras se realizará una prospección arqueológica intensiva del área de actuación.</p> <p>Durante la fase de ejecución se procederá al seguimiento arqueológico de las obras por un técnico competente en coordinación con las Delegaciones Provinciales de León y Palencia de la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla y León.</p> <p>En el caso del Canal de Castilla y el Canal de Campos, el proyecto contempla el cruce de los mismos mediante puentes con el fin de evitar la afección sobre dichos canales y sus zonas de protección.</p> <p>En los cruces con el Camino de Santiago, éste será restituido mediante la construcción de pasos inferiores o superiores. Además se realizará un proyecto de integración paisajística, que incluirá la creación de áreas de descanso para los peregrinos, especialmente en la zona del Tambrín.</p> <p>El trazado seleccionado discurre próximo al Convento de la Virgen del Carmen y la Ermita de Perales, el proyecto contempla la integración paisajística de las zonas afectadas próximas a los mismos, así como la restitución del cerramiento de la parcela y la instalación de pantallas acústicas para el primero.</p> <p>El proyecto constructivo contemplará la ejecución de una serie de sondeos arqueológicos, con objeto de establecer las medidas oportunas para la protección de los yacimientos de Villafilar (p.k. 35+000), San Pedro (p.k. 35+400), El paredón (p.k. 41+500), La Riaga-El Altar (p.k. 57+100), La Granja de San Esteban (63+500), Los Tesoros (p.k. 79+100), Villidán (79+500) y Barrientos de la Vía (p.k. 83+800).</p> <p>Se repondrán las vías pecuarias afectadas por el proyecto, garantizándose su continuidad y usos existentes en con los Servicios Territoriales de León y Palencia de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.</p>
Afección sobre el medio socioeconómico.	<p>Se realizará un estudio de los niveles de ruido para delimitar las zonas sensibles y se instalarán pantallas acústicas.</p> <p>Se contemplarán los estudios necesarios para determinar los posibles perjuicios que la ejecución del proyecto pudiera conllevar sobre la concentración parcelaria, valorándose en su correcta medida, las expropiaciones correspondientes de los terrenos ocupados y los bienes afectados.</p> <p>Se garantizará la reposición de todos los servicios y servidumbres afectados por la ejecución del proyecto, en coordinación con los Ayuntamientos, asociaciones y demás interesados.</p>

5. Condiciones al proyecto.—Sin perjuicio de lo establecido al respecto en el estudio de impacto ambiental, se deberá realizar un estudio de la fauna presente en el área de la actuación, con una profundidad suficiente que permita precisar y definir adecuadamente la localización, el diseño y las dimensiones de los pasos de fauna a implantar en todo el trayecto, cumpliendo en todo momento con las especificaciones de la Instrucción Técnica de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente. Se prestará especial atención a las poblaciones de lobos.

La utilización de las obras de drenaje transversal como pasos de fauna será adecuada siempre que su diseño habilite su uso para la fauna. El diseño y localización de los pasos de fauna deberá ser consensuado con los Servicios Territoriales de Medio Ambiente de Palencia y León.

6. Especificaciones para el seguimiento.—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; así como, para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental, además de las siguientes consideraciones:

Se controlará el incremento del nivel sonoro como consecuencia de las actividades de la obra y del tránsito de trenes por la infraestructura objeto de la actuación. Además, se realizará una campaña de medición de los niveles sonoros y, si resulta necesario, se procederá a la disposición de pantallas acústicas en las zonas sensibles y la verificación de su eficacia.

Se controlará la superficie de ocupación y los movimientos de tierra, así como la protección de los taludes mediante hidrosiembras o plantaciones, el acondicionamiento de las nuevas formas del relieve y el mantenimiento de las estructuras y plantaciones definidas en el estudio informativo.

En cuanto a la hidrología, se controlarán los posibles vertidos a los cauces, el emplazamiento de las instalaciones temporales, la aplicación de medidas de prevención de la contaminación del agua procedente de los vertidos generados en las excavaciones y en el mantenimiento de las obras de drenaje. Se constatará la ausencia de represamientos, la correcta circulación del agua en las líneas de escorrentía y se comprobarán los flujos de agua subterránea y la correcta recarga de acuíferos.

Se controlará la posible afección sobre los espacios naturales protegidos y los hábitats de interés comunitario recogidos en la Directiva 92/43/CEE, potencialmente afectados por el trazado.

Se llevará a cabo un seguimiento de las medidas de protección sobre la fauna, comprobándose la eficacia de los pasos de fauna y el posible incremento de la mortandad por atropellos.

Se realizará el seguimiento y vigilancia del programa de restauración, revegetación e integración paisajística, la señalización de los límites a revegetar y la protección de la vegetación circundante, la comprobación de la integración ambiental del conjunto de la obra y el control del mantenimiento de las áreas restauradas.

En cuanto al paisaje, se controlará la integración paisajística de los préstamos, vertederos, taludes de desmonte y terraplén, viaductos, instalaciones de obra y de la propia infraestructura en general.

Se comprobará la posible afección al patrimonio cultural, mediante un seguimiento arqueológico de las obras, en coordinación con la Dirección General Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «BOE» en el que se publica la DIA.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se emitirán informes que quedarán a disposición de las autoridades competentes que lo soliciten y se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras mencionadas y la totalidad de las recogidas en el estudio de impacto ambiental e información complementaria.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaria General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 29 de enero de 2007 formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del referido proyecto, concluyendo que no producirá impactos adversos significativos y que resultará ambientalmente viable si se realiza de acuerdo con las condiciones señaladas en la presente propuesta, que se deducen de la evaluación practicada.

Madrid, 30 de enero de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## BANCO DE ESPAÑA

4455

*RESOLUCIÓN de 1 de marzo de 2007, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 1 de marzo de 2007, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la Introducción del Euro.*

### CAMBIOS

1 euro =	1,3225	dólares USA.
1 euro =	155,42	yenes japoneses.
1 euro =	1,9558	levs búlgaros.
1 euro =	0,5794	libras chipriotas.
1 euro =	28,225	coronas checas.
1 euro =	7,4507	coronas danesas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	0,67365	libras esterlinas.
1 euro =	256,20	forints húngaros.
1 euro =	3,4528	litas lituanas.
1 euro =	0,7068	lats letones.
1 euro =	0,4293	liras maltesas.
1 euro =	3,9215	zlotys polacos.
1 euro =	3,3919	nuevos leus rumanos.
1 euro =	9,2777	coronas suecas.
1 euro =	34,436	coronas eslovacas.
1 euro =	1,6100	francos suizos.
1 euro =	88,28	coronas islandesas.
1 euro =	8,1090	coronas noruegas.
1 euro =	7,3400	kunas croatas.
1 euro =	34,5490	rublos rusos.
1 euro =	1,8928	nuevas liras turcas.
1 euro =	1,6814	dólares australianos.
1 euro =	1,5497	dólares canadienses.
1 euro =	10,2408	yuanes renminbi chinos.
1 euro =	10,3312	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	12.104,18	rupias indonesias.
1 euro =	1.245,46	wons surcoreanos.
1 euro =	4,6380	ringgits malasio.
1 euro =	1,9036	dólares neozelandeses.
1 euro =	64,009	pesos filipinos.
1 euro =	2,0180	dólares de Singapur.
1 euro =	44,678	bahts tailandeses.
1 euro =	9,7075	rands sudafricanos.

Madrid, 1 de marzo de 2007.—El Director general, Javier Alonso Ruiz-Ojeda.

## COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES

4456

*RESOLUCIÓN de 12 de febrero de 2007, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, por la que se publican las sanciones por infracción muy grave impuestas a Deutsche Bank AG.*

Habiéndose declarado firmes en vía administrativa las sanciones impuestas a Deutsche Bank AG, por la comisión de una infracción muy grave tipificada en el artículo 99, letra o), de la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, se procede a dar publicidad, conforme a lo establecido en el último párrafo del artículo 102 de dicho texto legal, a las sanciones impuestas mediante Orden ministerial de fecha 12 de diciembre de 2006 que, tras la exposición de hechos y fundamentos jurídicos, concluye con el siguiente fallo:

«Imponer a Deutsche Bank AG, por la comisión de una infracción muy grave del artículo 99, letra o), de la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, en relación con el artículo 81.2, letra b), del mismo texto legal, por comunicar información privilegiada a terceros con ocasión de