

1. Fechas de emisión y de amortización de las Letras del Tesoro que se emiten:

Fecha de emisión: 29 de enero de 1993.

Fecha de amortización: 28 de enero de 1994.

2. Importes nominales solicitados y adjudicados:

Importe nominal solicitado: 1.210.421 millones de pesetas.

Importe nominal adjudicado: 803.331 millones de pesetas.

3. Precios y tipos efectivos de interés:

Precio mínimo aceptado: 88,350 por 100.

Precio medio ponderado redondeado: 88,402 por 100.

Tipo de interés efectivo correspondiente al precio mínimo: 13,041 por 100.

Tipo de interés efectivo correspondiente al precio medio ponderado redondeado: 12,975 por 100.

4. Importes a ingresar para las peticiones aceptadas:

Precio ofrecido Porcentaje	Importe nominal Millones	Importe efectivo a ingresar por cada letra Pesetas
88,350	301.603,0	883.500,00
88,400	240.670,0	884.000,00
88,450 y superiores	261.058,0	884.020,00

5. Las peticiones no competitivas se adjudican en su totalidad al precio medio ponderado redondeado resultante en esta subasta, por lo que desembolsarán 884.020 pesetas por cada letra.

6. Segunda vuelta:

Importe nominal solicitado: 48.366 millones de pesetas.

Importe nominal adjudicado: 48.366 millones de pesetas.

Importe efectivo a ingresar correspondiente al nominal adjudicado: 42.760,3806 millones de pesetas.

Precios e importes nominales de las peticiones aceptadas:

Precio ofrecido Porcentaje	Importe nominal Millones
88,410	48.366,0

Madrid, 28 de enero de 1993.—El Director general, Manuel Conthe Gutiérrez.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

2511 *ORDEN de 29 de diciembre de 1992 por la que se concede el Sello INCE para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación al producto acristalamiento aislante térmico fabricado por «Glasmoble, Sociedad Anónima», en su factoría de Castellón de la Plana.*

Imos. Sres.: De acuerdo con la Orden ministerial de 12 de diciembre de 1977 («Boletín Oficial del Estado» del 22) por la que se crea el Sello INCE y la Resolución de 25 de febrero de 1983 («Boletín Oficial del Estado» de 9 de marzo), de la Dirección General de Arquitectura y Vivienda, por la que se aprueba el complemento a las disposiciones reguladoras del Sello INCE para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación, referentes a acristalamientos aislantes térmicos,

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Se concede el Sello INCE para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación al producto siguiente:

Acristalamiento aislante térmico de denominación comercial «Climalit», fabricado por «Glasmoble, Sociedad Anónima», en su factoría de Castellón de la Plana.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 29 de diciembre de 1992.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, P. D. (Orden de 24 de abril de 1992), el Subsecretario, Antonio Lliardén Carratalá.

Imos. Sres. Subsecretario del Departamento y Directora general para la Vivienda y Arquitectura.

2512 *RESOLUCION de 11 de diciembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo de la carretera N-629, de Burgos a Santoña, puntos kilométricos 74,3 al 87,4, tramo Rasines-Colindres (Cantabria), de la Dirección General de Carreteras.*

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública, para general conocimiento, la Declaración de Impacto Ambiental, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 11 de diciembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo de la carretera N-629, de Burgos a Santoña, puntos kilométricos 74,3 al 87,4, tramo Rasines-Colindres (Cantabria), de la Dirección General de Carreteras

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

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 20 de junio de 1989 a la Dirección General de Política Ambiental la memoria-resumen del proyecto, consistente en la orden de Estudio Informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de este Estudio Informativo es la modificación de la CN-629, en el tramo Rasines-Colindres, con la construcción de variantes en los núcleos de Limpias, Ampuero y Rasines. Para ello, el Estudio divide el tramo en los cuatro subtramos y alternativas siguientes: Subtramo Colindres-Limpias, sobre el trazado actual; subtramo de Limpias, con las alternativas Limpias Este y Limpias Oeste; subtramo de Ampuero, alternativa única, y subtramo Rasines, con las alternativas Rasines Este y Rasines Oeste.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 1 de septiembre de 1989 la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas se recogen en el anexo I.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, fueron sometidos, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 12 de noviembre de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento. Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 29 de junio de 1992 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental y el expediente de información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del Estudio Informativo.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del Estudio de Impacto se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de la carretera N-629, de Burgos a Santoña, puntos kilométricos 74,3 al 87, 4, tramo Rasines-Colindres (Cantabria).

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada, se establecen por la presente declaración, para que el proyecto seleccionado pueda ser considerado ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. *Protección del sistema hidrológico:*

Con objeto de mantener inalteradas las características de las aguas y de los cauces del río Ruahermosa y del arroyo Vallino y demás líneas de drenaje natural cruzadas por la carretera, no se situarán vertederos ni escombreras, ni se localizarán instalaciones auxiliares de obras en áreas desde las que se pueda afectar a dicho sistema.

En la construcción de los puentes sobre el río Ruahermosa y arroyo Vallino la afección a la vegetación de ribera se mantendrá en los límites de ocupación del trazado de la carretera.

Para evitar afecciones al acuífero del subsistema 6A, unidad Alisas-Ramales, al que se refiere el capítulo 8.3.1.4 del Estudio de Impacto Ambiental, se procederá a:

a) No situar en esa zona maquinaria ni materiales de ninguna clase y vigilar continuamente que durante la obra no se produzcan vertidos de ningún tipo.

b) Realizar un estudio que determine las actuales áreas de recarga del acuífero y diseñar las obras para que las aguas de escorrentía no se vean desviadas de aquéllas.

c) Diseñar medidas para evitar el riesgo de penetración en el acuífero de contaminantes procedentes de posibles accidentes del transporte, de los herbicidas empleados en los tratamientos de conservación y de las escorrentías de la lluvia sobre la calzada.

Para proteger la ría de Limpias, teniendo en cuenta lo manifestado en el período de consultas previas por la Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA), que no ha sido recogido por el Estudio de Impacto Ambiental, se evitarán afecciones al espacio de la ría, vallando durante la obra el borde de la zona de ocupación de la carretera de dicho espacio para evitar cualquier acceso de maquinaria.

1. *Prevención del ruido.*—Si bien el trazado seleccionado supone un alejamiento general de los núcleos de población con relación a la actual CN-629, éste pasa próximo a las siguientes zonas pobladas:

Entre los puntos kilométricos 3,400 y 3,950, de Limpias; puntos kilométricos 5,000 y 5,350, de La Fuente; puntos kilométricos 6,800 y 7,400, de La Bárcena, en Ampuero, y entre los puntos kilométricos 12,500 y 13,000, de El Cerro, en Rasines.

En los casos de Limpias, de La Fuente y de La Bárcena se diseñarán y ejecutarán las medidas necesarias para conseguir que en la explotación de la vía los niveles máximos de inmisión sonora medidos en los límites de las zonas definidas como urbanizables en los Planes Generales de Ordenación Urbana en esta fecha no sobrepasen los 55 dB(A) Leq. nocturnos ni los 65 dB(A) Leq. diurnos.

A este fin, previamente se realizarán mediciones para determinar los niveles de ruido de fondo en estos puntos.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá la necesidad de complementar las medidas realizadas.

En el caso de Rasines, la solución debe resolver un conjunto de impactos de diversa naturaleza, y a ello se refiere la condición 3.

3. *Solución del paso de la vía por el tramo de El Cerro, en Rasines.*—Teniendo en cuenta las alegaciones presentadas sobre los impactos de ruido, contaminación y riesgo sobre el núcleo de El Cerro, por el paso de la vía en circunstancias de proximidad, desnivel y efecto pared de la sierra de Tánago, se realizará dicho paso en túnel en mina o artificial desde el punto kilométrico 12,500 al punto kilométrico 13,000, como mínimo.

4. *Protección de masas arbóreas.*—Dado que la Dirección Regional de Medio Ambiente de la Diputación Regional de Cantabria manifiesta su preocupación por la posible afección de «el encinar de Limpias» y «el bosque caducifolio» de la variante de Rasines, debido en ambos casos a su alto valor ecológico, se realizará lo siguiente:

En el caso del bosque caducifolio, situado en el punto kilométrico 0,000 de la variante de Rasines, se desviará la traza de la vía, previa consulta con el organismo mencionado, de manera que no se afecte a dicha masa arbórea.

En el caso del encinar de Limpias, antes del comienzo de las obras, se vallarán los bordes de la zona de ocupación de la vía, de forma que la afección se limite exclusivamente a dicha zona.

5. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se redactará un proyecto de medidas ejecutables de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, en base a lo propuesto en el capítulo 8.7 del Estudio de Impacto Ambiental. El citado proyecto incluirá las medidas para la protección de los cauces de agua, especialmente del río Ruahermosa y del arroyo Vallino; la revegetación de taludes en desmontes y terraplén, especialmente en los puntos kilométricos 3,500 al 3,700, 6,200 al 6,400, 11,900 al 12,100 y 13,000 al 13,200, así como la protección a las zonas arbóreas del encinar de Limpias y del bosque caducifolio de Rasines, y deberá precisar:

La delimitación de los terrenos a utilizar para situar escombreras y vertederos, tránsito de maquinaria, almacén de materiales, plantas de hormigonado y asfaltado y parque de maquinaria, teniendo en cuenta que en ningún caso se podrá afectar al sistema hidrológico ni a masas arbóreas anteriormente citadas.

La localización y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamos, indicando los volúmenes a extraer en cada caso.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

6. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en los condicionados de esta Declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones:

El programa incluirá:

Antes de la formalización del acta de conformidad de replanteo:

Estudio para determinar las actuales zonas de recarga del acuífero a que se refiere la condición 1, apartado b.

Resultado de las mediciones de niveles acústicos, según lo expresado en la condición 2.

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

Descripción de las actuaciones realmente ejecutadas relativas a defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 5.

Anualmente, y durante un plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informes sobre los niveles sonoros alcanzados en los lugares y períodos a que se refiere la condición 2 y medidas correctoras complementarias, en el caso de que los impactos reales sobrepasen lo previsto.

Informes sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación, incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 5.

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

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

7. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones adicionales que esta Declaración de Impacto Ambiental establece como necesaria y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

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

Diseño de las medidas a que se refiere la condición 1, apartado c.

Diseño de las medidas a ejecutar en relación con lo que establece la condición 2.

Diseño de las obras para solucionar el paso de la vía por el tramo de El Cerro a que se refiere la condición 3.

Diseño de las medidas a adoptar para la protección a las masas arbóreas a que se refiere la condición 4.

Informe sobre la localización de vertederos a que se refiere la condición 5.

Madrid, 11 de diciembre de 1992.—Domingo Jiménez Beltrán, Director general de Política Ambiental.

ANEXO I

Consultas sobre el Impacto Ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Cantabria	X
ICONA	X
Dirección Regional de Medio Ambiente	—
Ayuntamiento de Rasines	X
Ayuntamiento de Colindres	—
Ayuntamiento de Limpias	—
Ayuntamiento de Ampuero	X
ARCA	X
FOBENA (Asociación para el estudio y protección del bosque autóctono)	—

La respuesta del ICONA fue la siguiente:

«No cabe formular, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno Estudio de Impacto Ambiental, observaciones relevantes respecto a su actual planteamiento, por cuanto no afecta a ningún espacio natural, protegido o no, cuya integridad ecológica deba ser preservada, ni a especies de flora y fauna cuyos hábitats deban ser preservados al amparo de la legislación vigente.»

Los aspectos más relevantes contenidos en las restantes respuestas son las siguientes:

La Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA) realiza las siguientes consideraciones:

«La carretera debe evitar cualquier impacto sobre la ría de Limpias, por tratarse de un elemento integrante del estuario que forma las marismas de Santoña, siendo dicha vía el mayor aporte de agua dulce al sistema.

Por estar esta zona afectada por una deforestación muy elevada, considera muy importante la salvaguarda del escaso arbolado autóctono.

Por la existencia de cuevas con valor geológico y cultural, y con objeto de evitar daños a las mismas, debería consultarse con diversos organismos expertos en la materia, especialmente con la cátedra de Prehistoria de la Universidad de Cantabria.»

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en la definición del tramo Rasines-Colindres, puntos kilométricos 74,3 al 87,4 de la CN-629, de Burgos a Santoña.

Se trata de una carretera con una sola calzada de dos direcciones, con una anchura de plataforma de 10 metros.

El ámbito geográfico de la actuación se inscribe en los términos municipales de Colindres, Voto, Limpias, Ampuero y Rasines, y está caracterizado por su pertenencia a la región cántabra.

Se ha dividido el estudio en los cuatro subtramos siguientes: Subtramo Colindres-Limpias, variante de Limpias, variante de Ampuero y variante de Rasines:

El subtramo Colindres-Limpias se ha resuelto con una única solución mediante la mejora puntual del trazado existente, rectificando curvas en planta y aumentando los acuerdos verticales. La longitud de este subtramo es de 2.154,335 metros, conectando con la variante de Colindres, actualmente en construcción, y finalizando a la entrada de Limpias.

En el subtramo de Limpias se han analizado dos alternativas, denominadas Limpias Este y Limpias Oeste.

La alternativa Limpias Este tiene una longitud total de 3.837 metros y circunvala a media ladera al núcleo urbano. Enlaza con el tramo anterior

y a 300 metros se diseña una intersección de acceso al núcleo. Se incluyen cuatro pasos a distinto nivel para reponer sendas, carreteras o caminos y un viaducto de aproximadamente 180 metros sobre la vaguada.

La alternativa Limpias Oeste se inicia en el mismo punto que la anterior y con una longitud de 3.299 metros discurre al oeste del santuario de Limpias, pasando junto al cementerio.

En esta alternativa se proyecta un enlace y se salvan cuatro cruces con otras tantas vías, mediante tres pasos a distinto nivel, y un viaducto de 240 metros aproximadamente.

Para el subtramo de Ampuero se han considerado dos soluciones, llamadas Este y Oeste, siendo esta última desestimada por el gran número de inconvenientes técnicos que presenta.

La solución Ampuero Este comienza en el punto donde concluyen las variantes de Limpias. Inicialmente discurre por la ladera oriental del río Asón hasta Ampuero, luego se aleja del corredor de la actual CN-629, internándose en el valle del río Ruahermosa; después continúa por el valle del río Silencio, y finaliza acercándose de nuevo a la CN-629. Tiene una longitud total de 4.309 metros, seis estructuras, una de ellas para el enlace de Ampuero, y dos viaductos, de 130 metros cada uno.

El subtramo Rasines contempla dos alternativas, denominadas Este y Oeste:

La alternativa Rasines Este conecta con el subtramo de Ampuero Este en el valle del río Silencio y bordea Rasines. Tiene una longitud de 3.542 metros, un enlace tipo diamante con la carretera local SV-5211, de Rasines a Casavieja, dos pasos y un viaducto de aproximadamente 120 metros. Al final de la variante se realiza el acceso a Rasines.

La alternativa Rasines Oeste parte del mismo punto que la variante Este y su traza discurre por el lado occidental del valle, bordeando Rasines. Su longitud total es de 3.237 metros, enlaza con Rasines, termina en la CN-629 y necesita cuatro estructuras, pero no viaductos.

El Estudio Informativo selecciona como opción más recomendable la compuesta por los subtramos siguientes: Colindres-Limpias, variante Este de Limpias, variante Este de Ampuero y variante Oeste de Rasines. En total, el nuevo tramo tiene una longitud de 13.538 metros.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Contenido

El estudio describe las características de los diferentes factores ambientales locales.

Señala que el clima de la zona puede clasificarse como marítimo templado y húmedo, con abundantes precipitaciones a lo largo del año, elevada humedad relativa y bastante nubosidad.

Las precipitaciones anuales son inferiores a 1.400 metros, distribuidas de forma bastante regular. Los días de granizo y de nieve son bastante escasos.

Por otro lado, la evapotranspiración potencial mensual es inferior a la precipitación durante ocho meses, por lo que no existe sequía fisiológica en ninguna época del año.

La estructura hidrológica comprende un cauce principal, el río Asón, que recibe un afluente importante, el río Ruahermosa. Existen también multitud de pequeños afluentes de corto recorrido y, en general, de naturaleza discontinua.

El cauce principal en su zona más baja se divide en brazos que, unidos a la acción de las mareas, originan terrenos inundables periódicamente, dando lugar a zonas húmedas de límites muy variables. Los aportes del río en su parte más baja forman terrazas aluviales que se extienden hasta el pueblo de Limpias, y que son ocupadas por tierras de cultivo. Asimismo, en esta zona el cauce es ancho, circulando las guas a baja velocidad, notándose un aumento gradual de la influencia de las mareas, según se acerca a la desembocadura.

El Estudio de Impacto Ambiental indica que no existen en la zona embalses ni canales artificiales. No se encuentran tampoco lagos ni lagunas. La erosión hídrica es mínima, siendo aparentemente alta la tasa de infiltración, debido a la naturaleza del suelo (buena textura) y a la adecuada cubierta vegetal.

Destaca el estudio que la vegetación existente en los términos municipales de Colindres, Limpias, Ampuero y Rasines constituye comunidades vegetales asociadas a su fauna correspondiente, destacando la comunidad de marisma.

Se distinguen como unidades de vegetación: Tierras de cultivos y prados, vegetación caducifolia autóctona, encinares, setos, eucaliptos y vege-

tación de marisma. Existe una baja diversidad faunística, debido a la intensa presión antrópica desde tiempos lejanos.

El paisaje en la zona costera está muy humanizado, constituido en gran parte por una superficie extensa de prados. En las zonas llanas, los pastizales alternan con maizales y otros cultivos.

En las tierras más altas predominan formaciones boscosas, en su mayoría de eucaliptos. La vegetación autóctona aparece en las riberas y vaguadas y en zonas marginales poco alteradas. En general, la calidad predominante del paisaje es alta, incrementándose dicha calidad en las zonas con presencia de vegetación autóctona.

Indica el estudio que la población posee una distribución variable, con alto grado de concentración en Colindres, y una elevada dispersión en Rasines, que tiene 14 entidades de población.

La estructura de la producción primaria se distingue por su carácter minifundista. Cabe destacar el eminente carácter ganadero, con pequeñas superficies destinadas a huerta para autoabastecimiento local.

El Estudio de Impacto considera importantes las siguientes afecciones:

Afección producida por los movimientos de tierra, 875475 metros cúbicos de desmonte y 629159 metros cúbicos de terraplén.

Presencia de taludes en desmonte con alturas de 17 metros entre los puntos kilométricos 3,500 al 3,700, de 22 metros entre los puntos kilométricos 6,200 al 6,400 y de 13 metros entre los puntos kilométricos 11,900 y 12,100, como más significativas, y de taludes en terraplén entre los puntos kilométricos 3,800, con 20 metros de altura, y de 15 metros del punto kilométrico 13,000 al 13,200, entre otros.

Construcción de obras de fábrica.

Incidencia del ruido en lugares puntuales del trazado.

Análisis del contenido

El Estudio de Impacto Ambiental realiza una descripción del proyecto y del medio bien desarrollada y documentada.

La identificación de impactos se lleva a cabo mediante una matriz de doble entrada para cada alternativa y solución de trazado, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Califica los impactos identificados como compatibles en el tramo Colindres-Limpas y moderados en las variantes Este de Limpas, variante de Ampuero y Oeste de Rasines, no resultando clara esta calificación en relación al concepto de impactos significativos que deben corregirse.

Las medidas correctoras y el programa de vigilancia ambiental pueden considerarse como aceptables y bien realizado el documento de síntesis.

Hubiese sido conveniente una cartografía más detallada de la hidrología en la zona del proyecto.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

Alegantes

Alegaciones de organismos:

Ayuntamiento de Colindres.

Ayuntamiento de Ampuero.

Servicio de Patrimonio Cultural de la Diputación Regional de Cantabria.

Dirección Regional de Medio Ambiente de la Diputación Regional de Cantabria.

Alegaciones de particulares:

Don Francisco Céspedes Sarabia.

Don Pedro A. Carrera Azcue.

Don Vicente Setién Zorrilla.

Don Diego Trueba Fernández.

Don José Ramón Sáez Gandarillas.

Don Manuel Cotarelo Cagigas.

Don José Antonio Osaba.

Doña María Dolores Pinedo Rozas.

Don Angel Palacio Gutiérrez y 111 personas más.

Doña Carmen y doña Angeles Calvo San Pedro.

Doña María del Rosario Fátima, don José y don Luis Calvo Fernández.

Don Benigno González Baños.

Federación Cántabra de Espeleología.

Los aspectos más significativos mencionados en las alegaciones son:

El Servicio del Patrimonio Cultural de la Diputación Regional de Cantabria se muestra favorable a la solución Oeste de Rasines porque no afecta al entorno de la cueva del Valle.

La Dirección Regional de Medio Ambiente de la Diputación Regional de Cantabria indica que el encinar de Limpas y el bosque caducifolio, en el punto kilométrico 0,000 de la variante de Rasines, constituyen zonas de alto valor ecológico, por lo que debe evitarse en lo posible el trazado por estos puntos sensibles.

Don José Antonio Oraba solicita que la variante se aleje lo más posible del casco urbano, proponiendo el paso de la vía por la zona llamada El Alta, situada entre Rasines y Udalla.

Doña María Dolores Pinedo Rozas y don Angel Palacio y 111 firmantes más se oponen a la solución propuesta para la variante de Rasines por su impacto ambiental negativo, debido a la contaminación acústica y a la contaminación atmosférica, y por el peligro físico para la seguridad de los habitantes de Rasines.

Don Benigno González Baños se muestra favorable a la propuesta variante de Rasines por considerar que así se evita que atravesase zonas de gran valor paisajístico o de gran interés espeleológico y arqueológico.

La Federación Cántabra de Espeleología se muestra favorable a la solución propuesta, ya que ésta no afecta a la cueva del Valle.

Alegaciones fuera de plazo:

La Dirección General de Costas indica lo siguiente:

- 1) Los únicos tramos que afectan al dominio público marítimo-terrestre son el subtramo Colindres-Limpas y el subtramo Colindres-Ampuero.
- 2) El subtramo Colindres-Limpas (el cual discurre por el mismo trazado de la actual carretera) ocupa terrenos de dominio público marítimo-terrestre en una longitud de unos 500 metros entre los puntos kilométricos 0,200 y 0,500. En esta zona se debería construir un puente que mantuviese libre la entrada de agua existente.

2513

RESOLUCION de 15 de diciembre de 1992, de la Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial, por la que se dispone la publicación del Convenio entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Principado y el Ayuntamiento de Oviedo para la creación de la Sociedad «Cinturón Verde de Oviedo, Sociedad Anónima».

Suscrito, previa tramitación reglamentaria entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Oviedo el día 13 de noviembre de 1992, un Convenio para la constitución de la Sociedad denominada «Cinturón Verde de Oviedo, Sociedad Anónima», cuyo objeto será estudiar y proponer la planificación de actuaciones urbanísticas y de transporte en el Area Central de Asturias, y en cumplimiento de lo establecido en el punto noveno del acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 1990 «Boletín Oficial del Estado» número 16), procede la publicación de dicho Convenio, que figura como anexo de esta Resolución.

Madrid, 15 de diciembre de 1992.—El Secretario general de Planificación y Concertación Territorial, José Alberto Zaragoza Rameau.

CONVENIO ENTRE EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES, EL PRINCIPADO DE ASTURIAS Y EL AYUNTAMIENTO DE OVIEDO PARA LA CREACION DE LA SOCIEDAD «CINTURON VERDE DE OVIEDO, SOCIEDAD ANONIMA»

En Oviedo, a 13 de noviembre de 1992.

INTERVIENEN

Por parte de la Administración Central, el excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, don José Borrell Fontelles.

Por parte del Principado de Asturias, el excelentísimo señor Presidente del Gobierno del Principado don Juan Luis Rodríguez-Vigil Rubio.

Por parte del Ayuntamiento de Oviedo, el ilustrísimo señor Alcalde don Gabino de Lorenzo Ferrera.