

en vigor, e idénticamente se procederá en la adjudicación de locales, siendo preciso en ambos casos el informe previo de la Comisión técnica de seguimiento sobre las condiciones de cesión.

Por lo que se refiere a las viviendas que sean objeto de reposición, el importe de las obras de construcción de las nuevas viviendas no será superior al resultante de la aplicación del módulo ponderado para Viviendas de Protección Oficial, en función de la superficie a construir y la fecha de inicio de obras.

El importe total de las actuaciones, tanto de reposición como de rehabilitación de viviendas, se cifra en 8.693.000.000 de pesetas.

En caso de producirse un mayor coste del señalado con carácter global, la diferencia hasta un máximo del 10 por 100 será financiada por las Administraciones representadas, en la proporción establecida en estipulaciones anteriores. En el caso de que, por causas imputables a la gestión realizada por parte de la Administración gestora de las operaciones de construcción, rehabilitación y adjudicación de las viviendas, se generase un sobrecosto superior al 10 por 100, éste correrá a cargo de la citada Administración. En otro caso, el citado incremento será financiado por todas las Administraciones intervinientes y en la proporción establecida en las estipulaciones anteriores.

En el supuesto de que el coste final de las actuaciones fuera inferior al importe consignado, se mantendría la aportación financiera respectiva por cada una de las Administraciones participantes, si bien el excedente financiero deberá aplicarse por la Administración gestora de las operaciones a actuaciones similares en materia de vivienda social promovidas por Administraciones Públicas, previo acuerdo de la Comisión institucional de seguimiento del Convenio.

Novena.—Se constituirán dos Comisiones de seguimiento de las actuaciones objeto del presente Convenio.

a) Una, de carácter institucional, compuesta por siete miembros designados: Dos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes; uno, por el Gobierno Civil de Santa Cruz de Tenerife; dos, por la Comunidad Autónoma de Canarias; uno, por el Cabildo Insular de Tenerife, y uno, por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

Dicha Comisión tendrá como funciones las de aprobar el Plan de Actuaciones y sus posibles modificaciones, la conformidad previa a los anteproyectos de obras, el seguimiento global de las actuaciones y la resolución que proceda sobre las recomendaciones y conclusiones que le eleve la Comisión técnica, así como cuantas otras se consideren precisas para el cumplimiento de los objetivos del presente Convenio.

Para la adopción de acuerdos se requerirá la conformidad de, al menos, tres cuartas partes de sus miembros.

Deberá reunirse al menos semestralmente, no obstante, podrá hacerlo cuantas veces las circunstancias así lo aconsejen.

b) La otra Comisión tendrá carácter técnico y estará compuesta, asimismo, por siete miembros, en representación de las Instituciones intervinientes y designadas de forma idéntica a la de la Comisión institucional.

Tendrá como funciones el seguimiento técnico de las actuaciones convenidas, el examen y conformidad, en su caso, de los proyectos y pliegos de condiciones para la contratación de obras y la conformidad previa a la adjudicación de las mismas, así como de las condiciones de cesión de viviendas y locales que sean objeto de reposición, según las propuestas que a tal fin efectúe la Administración gestora de las actuaciones, así como cuantas funciones le sean encomendadas por la Comisión institucional a la que se refiere el apartado anterior, proponiendo, en su caso, conclusiones y recomendaciones a las Instituciones representadas.

Para la adopción de acuerdos se requerirá la conformidad de, al menos, tres cuartas partes de sus miembros.

La Comisión técnica deberá reunirse con una periodicidad cuando menos mensual, o cuantas veces las circunstancias así lo aconsejen. A estas reuniones podrá ser invitada la dirección facultativa de las obras, un representante del Patronato Provincial de Viviendas «Sociedad Benéfica de Construcción La Candelaria» hasta la extinción del mismo, o cualquier otra persona que por interés o cualificación se considere oportuno.

Décima.—El presente Convenio tendrá efectividad a partir de la fecha de suscripción del mismo, finalizando a la terminación de las actuaciones que constituyen su objeto.

El Ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell y Fontelles.—El Gobernador Civil de Tenerife, Angel Delgado Martín.—El Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Aguas, Ildelfonso Chacón Negrín.—El Consejero del Cabildo Insular de Tenerife, Adolfo Hoyos Limón.—El Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, José Emilio García Gómez.

**4284** RESOLUCION de 16 de diciembre de 1992, de la Dirección General de Telecomunicaciones, por la que se otorga el certificado de aceptación al terminal facsímil grupo-3, marca «Canon», modelo Fax-L700.

Como consecuencia del expediente incoado en aplicación del Real Decreto 1066/1989, de 28 de agosto («Boletín Oficial del Estado» número 212, de 5 de septiembre), por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 31/1987, de 18 de diciembre, de Ordenación de las Telecomunicaciones, en relación con los equipos, aparatos, dispositivos y sistemas a que se refiere el artículo 29 de dicho texto legal, a instancia de «Canon España, Sociedad Anónima», con domicilio social en Madrid, Joaquín Costa, 41, código postal 28002,

Esta Dirección General ha resuelto otorgar el certificado de aceptación al terminal facsímil grupo-3, marca «Canon», modelo Fax-L700, con la inscripción E 97 92 0737, que se inserta como anexo a la presente Resolución.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 18.2 del Real Decreto 1066/1989, de 28 de agosto, la validez de dicho certificado queda condicionada a la obtención del número de inscripción en el Registro de Importadores, Fabricantes o Comercializadores que otorgará la Administración de Telecomunicaciones.

Madrid, 16 de diciembre de 1992.—El Director general, Javier Nadal Ariño.

#### ANEXO

##### Certificado de aceptación

En virtud de lo establecido en el Reglamento de desarrollo de la Ley 31/1987, de 18 de diciembre, de Ordenación de las Telecomunicaciones, en relación con los equipos, aparatos, dispositivos y sistemas a que se refiere el artículo 29 de dicho texto legal, aprobado por Real Decreto 1066/1989, de 28 de agosto («Boletín Oficial del Estado» número 212, de 5 de septiembre), se emite por la Dirección General de Telecomunicaciones el presente certificado de aceptación, para el

Equipo: Terminal facsímil grupo-3.

Fabricado por: Canon, en Japón.

Marca: «Canon».

Modelo: Fax-L700.

por el cumplimiento de la normativa siguiente:

Real Decreto 1584/1990, de 30 de noviembre («Boletín Oficial del Estado» de 12 de diciembre),

con la inscripción

E	97 92 0737
---	------------

y plazo de validez hasta el 31 de diciembre de 1997.

Y para que surta los efectos previstos en el artículo 29 de la Ley 31/1987, de 18 de diciembre, de Ordenación de las Telecomunicaciones («Boletín Oficial del Estado» número 303, del 19), expido el presente certificado en los términos establecidos en el artículo 14.2 del Real Decreto 1066/1989.

Madrid, 16 de diciembre de 1992.—El Director general de Telecomunicaciones, Javier Nadal Ariño.

**4285** RESOLUCION de 18 de diciembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de variante de la CN-630, de Gijón a Sevilla, puntos kilométricos 415,6 al 424,0. Tramo: Béjar (oeste)-Puerto de Béjar, provincia de Salamanca, de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1320/1986, 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, 12 de diciembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

**Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de variante de la CN-630, de Gijón a Sevilla, puntos kilométricos 415,6 al 424,0. Tramo: Béjar (oeste)-Puerto de Béjar, provincia de Salamanca, 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.

En base al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección de Carreteras remitió, con fecha 11 de enero de 1991, a la Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen del proyecto, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto del proyecto consiste en la definición de las obras a realizar para la ejecución del proyecto de variante de la actual carretera N-630, de Gijón a Sevilla, entre el punto kilométrico 415,6 al 424,0. Su origen enlaza con el final de la variante de Béjar, y su final con el final de la variante de Baños de Montemayor.

La Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas sobre el impacto ambiental del proyecto.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 6 de mayo de 1991, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

Elaborado el Estudio de Impacto Ambiental, fue sometido al trámite de información pública, por la Dirección General de Carreteras, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 4 de abril de 1992.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 26 de junio de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo a que se refiere dicho artículo.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

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 Ley 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, aprobados 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 variante de la CN-630 de Gijón a Sevilla, puntos kilométricos 415,6 al 424,0. Tramo: Béjar (oeste)-Puerto de Béjar (Salamanca).

*Declaración de Impacto Ambiental*

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

1. Permeabilidad territorial.—Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará mediante las actuaciones necesarias, el acceso, al nivel actual como mínimo, a los caminos rurales, vías vecinales y vías pecuarias atravesadas por el proyecto, según se refleja en el Estudio de Impacto Ambiental, especialmente en la Colada de Baños o Romana y el Cordel Merinera.

2. Protección del sistema hidrológico.—Con objeto de mantener intactas las características hidrológicas en el área donde se enmarca el trazado, no se acumularán materiales derivados del movimiento de tierras, ni ninguna clase de vertido, ni se localizarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que se pueda afectar al sistema fluvial, concretamente el río Cuerpo de Hombre y las principales barranqueras que en él desagan.

3. Protección de la vegetación.—Con el fin de reducir al mínimo la destrucción de la vegetación afectada por el proyecto, se prohíben todo tipo de escombreras, vertederos y vertidos en las zonas de melonares y castañares, pastizales y praderas húmedas, debiendo limitarse los movimientos de maquinaria a la zona de ocupación de la vía.

4. Protección de la fauna.—Se establecerán bajo la carretera las vías de paso necesarias, con el fin de minimizar el posible efecto barrera sobre los mamíferos de mediano tamaño, en especial en los tramos montañosos,

y así posibilitar el tránsito de especies cinegéticas, como el jabalí y de otros vertederos de interés.

Asimismo, se evitará, en lo posible, iniciar las tareas de deforestación y desbroce y los movimientos masivos de tierras en primavera, por ser éste el período anual en que la mayoría de los vertebrados se reproducen.

5. Prevención del ruido.—Se realizará un análisis del ruido cuyo objeto será el diseño y proyecto de las medidas correctoras necesarias para que los niveles de inmisión sonora, medidos en los límites del territorio calificado como urbanizable, en la fecha de publicación de la presente Declaración, en los planes urbanísticos de los municipios de Béjar, Cantagallo y Puerto de Béjar, no sobrepasen los 55 dB (A) Leq nocturnos, ni los 65 dB (A) Leq diurnos.

6. Protección a los yacimientos arqueológicos.—Dada la existencia de restos arqueológicos en los municipios de Béjar y Puerto de Béjar, se realizarán, previa consulta al órgano competente de la Junta de Castilla-León, las acciones preventivas y de protección necesarias, especialmente en los yacimientos arqueológicos reflejados en el Estudio de Impacto Ambiental.

Los yacimientos arqueológicos localizados en el término municipal de Béjar son:

El Molinón del Duque, de la época del Bronce Inicial.

El Chorrito, del Calcolítico.

Tranco del Diablo, del Bronce Medio.

Béjar, de la época romana.

Y en Puerto Béjar:

El Puente de la Magdalena, puente romano sobre el río Cuerpo de Hombre.

7. Protección del suelo. Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.—A este fin deberá cumplirse:

a) Se definirá de forma suficientemente concreta:

La localización, volumen de extracción y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamo requeridos para la ejecución de la obra.

La localización de las instalaciones auxiliares de obra, tales como plantas de hormigonado, parque de maquinaria, almacenes de materiales, etc.

b) Con objeto de evitar la erosión de taludes y recuperar áreas afectadas por las obras, se realizarán las siguientes actuaciones:

Previamente a la ocupación de tierras por cualquiera de los elementos de obra, se procederá a la retirada de la tierra vegetal en las condiciones que permitan su posterior utilización.

Se restaurarán todas las áreas señaladas anteriormente, las afectadas por el tránsito de maquinaria y el área donde se localicen los 440.457 metros cúbicos de materiales sobrantes de la excavación.

Dadas las características de los desmontes, se procederá, en los casos en que sea necesario, a la realización de drenes profundos bajo la cuneta con el fin de corregir los efectos negativos de la presencia de humedad.

Asimismo, en base a los trabajos de reconocimiento realizados en el estudio de impacto ambiental, se recomienda realizar los desmontes con bermas de anchura variable en función de las necesidades, siguiendo los criterios generales establecidos en el punto 3.1.2 del citado estudio de impacto ambiental.

Se procederá a la revegetación de taludes, así como de todas las áreas afectadas, de forma que se consiga la integración paisajística de la obra.

El conjunto de todas estas actuaciones estará contenido en un proyecto ejecutable de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, que habrá de ser redactado al efecto.

Las actuaciones de recuperación deberán estar efectuadas con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

8. Seguimiento y vigilancia.—Se realizarán las actuaciones que se recomiendan en el programa de vigilancia del estudio de impacto ambiental, así como las actuaciones que se deriven del cumplimiento de las condiciones de esta declaración, considerando los siguientes plazos:

a) Antes de la formalización del acta de conformidad del replanteo:

Informe sobre el resultado del análisis del ruido a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones previstas en relación con la protección del patrimonio arqueológico a que se refiere la condición 6.

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

Descripción de las medidas correctoras y de las actuaciones de recuperación ambiental e integración paisajística realmente efectuadas.

c) Anualmente y durante el plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe de los niveles sonoros realmente alcanzados y eventuales medidas adicionales necesarias.

Estado y progreso de las actuaciones de recuperación ambiental e integración paisajística de las obras.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgos, 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.

9. 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:

Puntos sensibles y diseño de medidas correctoras a que se refiere la condición 5.

Proyecto de medidas para la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 7.

Madrid, 18 de diciembre de 1992.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

## ANEXO I

### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas obtenidas
Delegación del Gobierno en Castilla-León. Presidencia de la Junta de Castilla-León. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla-León .....	X
ICONA. Ayuntamiento de Béjar .....	X
Laboratorio Regional de Medio Ambiente Industrial de la Junta de Castilla-León .....	X
Centro de Experiencias Forestales de Valonsadero de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes de la Junta de Castilla-León. Unidad Técnica de Medio Ambiente de la Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León. Cátedra de Ecología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Salamanca. Federación Ecologista de Castilla-León. Colectivo Cantueso. Coordinadora Ecologista de Castilla-León. Asociación Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN). Gobierno Civil de Salamanca. Diputación Provincial de Salamanca. Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología del Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Grupo Ecologista Curabo (GEC). Asociación Universitaria de Salamanca (AEUS). Asociación Ecologista ARCO IRIS. AEDENAT. Asociación Salmantina de Agricultura de Montaña.	

Los aspectos más significativos mencionados en las respuestas son:

El Ayuntamiento de Béjar se muestra conforme con el proyecto. La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla-León considera que no es previsible que se afecte al Parque Natural de Candelario.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto

El tramo en estudio se localiza geográficamente en la CN-630, de Gijón a Sevilla, teniendo su inicio en el punto kilométrico 415,6 y finalización en el punto kilométrico 424,0. El origen de este proyecto enlaza con el final de la variante Béjar y su final, con el final de la variante de Baños de Montemayor.

La variante Béjar (oeste)-Puerto de Béjar discurre en su totalidad por terrenos de uso agrario y se ha proyectado con limitación total de accesos, permitiendo el acceso únicamente a través de las intersecciones situadas en los extremos del tramo. El área de afección de la carretera se extiende a los municipios de Béjar, Cantagallo y Puerto de Béjar.

El tronco principal tiene su origen a unos 150 metros al norte de la actual carretera N-630, y conecta con el proyecto en fase de redacción de la variante de Béjar. Incluye asimismo el ramal BEJII, que sirve para dar continuidad al presente proyecto, permitiendo dar servicio por el tramo proyectado previamente a la construcción del proyecto de la variante de Béjar. Dicho ramal servirá como vía de acceso a Béjar y a Cantagallo, una vez construido el proyecto citado, y en él se ha proyectado una intersección en T en el punto kilométrico 0,240 para dar acceso a Cantagallo a través de la actual N-630.

El trazado discurre en su totalidad al norte del ferrocarril de la «Ruta de la Plata», eliminando los dos pasos a distinto nivel que existen actualmente, y especialmente el situado en Puerto de Béjar, que es un punto muy conflictivo de la carretera existente.

La variante no cruza carreteras existentes y únicamente afecta a caminos de montaña y alguna vereda. Se han proyectado 3 pasos de caminos bajo la carretera, situados en el punto kilométrico 0,512 del ramal BEJII y en los puntos kilométricos 0,180 y 0,456 del tronco principal, y pasos sobre la carretera en los puntos kilométricos 1,480, 2,290 y 5,520 del tramo principal. Asimismo se ha proyectado un paso de ganado en el punto kilométrico 3,718, y frecuentes obras de drenaje que pueden cumplir la función de comunicación entre márgenes.

La variante conecta con la carretera existente en el punto kilométrico 6,100, donde se ha proyectado una intersección en T que sirve para dar acceso al núcleo urbano de Puerto de Béjar y a Cantagallo, a través de la actual N-630. Esta intersección está dotada de un tercer carril central de aceleración en dirección a Plasencia y de deceleración y espera en la salida de la carretera. Se han previsto asimismo carriles de aceleración y deceleración para los movimientos en dirección a Salamanca.

A partir del punto kilométrico 6,100 y hasta el final de la variante, el trazado discurre en travesía. En este tramo se ha proyectado una pequeña glorieta para la comunicación con la carretera a Peñacaballera y a la estación del ferrocarril de Puerto de Béjar.

La variante se compone de una calzada con dos carriles de 3,5 metros y arcenes de 1,5 metros a ambos lados y se proyectan caminos de servicio exteriores de 5 metros de anchura para realizar la comunicación entre márgenes y pasos a distinto nivel.

## ANEXO III

### Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

#### Contenido

El estudio se desarrolla con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7.

Describe el medio natural y socioeconómico destacando que el proyecto se desarrolla a través de las estribaciones de la Sierra de Candelario y concretamente entre los accidentes geográficos del macizo de Peña Negra y el río Cuerpo de Hombre.

Desde el punto de vista hidrológico, la zona en estudio se enmarca en la cuenca del río Cuerpo de Hombre, afluente por la izquierda del Alagón, que a su vez, es afluente, también por la izquierda, del Tajo en su tramo final, en Alcántara, y es el único río ibérico que cruza transversalmente el Macizo Central, separando las sierras de Gata y Peña de Francia del conjunto de Gredos.

Las aguas superficiales y subterráneas pueden verse afectadas en cuatro aspectos fundamentales por la construcción de la variante:

- Aumento del riesgo de inundación por efecto «barrera-presa».
- Disminución de la recarga de acuíferos.
- Intercepción y desviación de caudales.
- Cambios en la calidad de aguas.

El efecto barrera en los flujos de aguas es uno de los efectos potenciales más importantes que se pueden producir y provocar un aumento de los riesgos de inundación en la zona. Los procesos de recarga de los acuíferos pueden reducirse por la impermeabilización de superficies y el desvío de las aguas de escorrentía de la carretera.

La desviación temporal o permanente de caudales puede producir un cambio en los sistemas de escorrentía y alterar los procesos locales de erosión-sedimentación.

La calidad de las aguas puede verse afectada tanto durante la fase de obras como en la explotación. En la primera, los principales parámetros que pueden modificarse son los sólidos disueltos y los nutrientes (debido a los movimientos de tierras) y a las grasas e hidrocarburos (por vertidos accidentales en las zonas de almacenamiento y maquinaria pesada). Durante la explotación, los principales contaminantes son los derivados de la deposición de las emisiones atmosféricas, principalmente partículas y plomo, y los de conservación de la vía, que incluyen herbicidas. El arrastre de estas sustancias por las aguas de escorrentía y su incorporación a los cursos fluviales puede ocasionar cambios en la calidad de las aguas.

Dado que se trata de una variante que discurre muy próxima al trazado actualmente existente, con un diseño adecuado se garantiza que en la fase de explotación no se produce incidencia nueva alguna. Únicamente eventuales efectos indeseados derivados de actuaciones durante la construcción podrían llegar a ser permanentes.

Como aspectos integrables en el diseño deben ser retenidos dos únicos puntos desde el punto de vista hidrológico medioambiental: Incidencias en el proceso erosivo y en el discurrir de las avenidas.

En el caso presente en el diseño de la obra se han tenido presentes adecuadamente los criterios ambientales, en base a:

a) Se han realizado estudios de detalle para las obras de desagüe, con un diseño apropiado que garantiza la integración de los caudales en los cauces naturales sin producir erosiones o agravamientos, y esto referido tanto a los cruces de caudales existentes como a los propios desagües del drenaje del firme.

b) Han sido analizados correctamente los caudales de diseño de los pasos de agua, con un período de retorno adecuado en función de la obra.

Como consecuencia no existe impacto negativo apreciable.

Por otra parte el resto de aspectos no tienen incidencia práctica en el caso analizado dadas tanto la inexistencia real de acuíferos en la zona, como la muy baja calidad de las aguas que discurren por el río Cuerpo de Hombre, unidas a la ya señalada limitación temporal de los nuevos impactos, asociados únicamente al proceso constructivo.

El nivel de productividad de los suelos, en general, se puede considerar bajo, es decir, suelos adecuados para pastos, repoblación forestal y recreo. La actividad económica se caracteriza por la fuerte implantación del sector secundario, principalmente de la industria textil del municipio de Béjar, contrariamente a lo que sucede en los municipios de Cantagallo y Puerto de Béjar en los que existe una fuerte dependencia de la agricultura y de la ganadería.

Existen en la zona una serie de vías pecuarias que se deben tener en consideración, entre ellas caben destacar por su proximidad al proyecto: La «Colada de Baños o Romana», en el término municipal de Puerto de Béjar y la del «Cordel Merinera», en el municipio de Béjar.

Asimismo, se conoce la existencia de restos arqueológicos en los términos municipales de Béjar y Puerto de Béjar.

Del resultado del análisis efectuado no se han encontrado impactos de gran magnitud, habiéndose clasificado como relativamente significativos únicamente tres impactos negativos sobre la geología, suelos y vegetación, como son, las canteras y áreas de vertidos, la pérdida de suelo vegetal y las afecciones a las zonas húmedas, que se consideran irreversibles solamente en zonas muy localizadas por las que discurre el trazado, siendo reversibles en las zonas adyacentes a éste con las medidas correctivas proyectadas.

Con relación a estos impactos el Estudio de Impacto Ambiental plantea las siguientes medidas correctoras:

Restauración de canteras y áreas de vertido.

Acopio de suelos vegetales y reextendido en áreas adyacentes al trazado.

Reducir al mínimo la destrucción de praderas húmedas.

#### Análisis del contenido

Con carácter general, el estudio puede considerarse adecuado, si bien en la identificación de posibles impactos y el establecimiento de las medidas correctoras se podría haber realizado un análisis más profundo y concreto, dado el nivel de información del proyecto.

No se contempla la localización de vertidos y de instalaciones auxiliares.

#### ANEXO IV

##### Resultado de la información pública

Sometido al trámite de información pública el Estudio de Impacto Ambiental, no se han presentado alegaciones durante el plazo establecido.

**4286**

*RESOLUCION de 23 de diciembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de trazado de la variante de la CN-II de Madrid a Francia, por Barcelona. Autovía del Baix Llobregat. Tramo Martorell-Cinturón Litoral. Provincia de Barcelona.*

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

**Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de trazado de la variante de la CN-II de Madrid a Francia, por Barcelona. Autovía del Baix Llobregat. Tramo Martorell-Cinturón Litoral. Provincia de Barcelona, 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 actividades de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 23 de enero de 1991 a la Dirección General de Política Ambiental, el proyecto de trazado de la autovía.

El proyecto de trazado fue aprobado técnicamente el 19 de febrero de 1991 y consiste en la definición de la variante de la CN-II entre Martorell y el Cinturón Litoral.

El Anexo I contiene los datos esenciales del proyecto.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Política Ambiental con fecha 13 de mayo de 1991 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 II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el Estudio de Impacto Ambiental, éste fue sometido conjuntamente con el proyecto de trazado, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», de 28 de marzo de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

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

Con fecha 11 de marzo de 1992 se completó el expediente a que se refiere el artículo 16 del Reglamento.

Un resumen del resultado del trámite de información pública, 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