

20431 RESOLUCION de 10 de junio de 1993, de la Dirección General de Telecomunicaciones, por la que se otorga el certificado de aceptación al teléfono celular portátil (900 MHz), marca «Italtel», modelo Nibbio.

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 «Técnicas de Homologación, Sociedad Anónima», con domicilio social en Madrid, paseo de la Castellana 190, 3.º C, código postal 28046,

Esta Dirección General ha resuelto otorgar el certificado de aceptación al teléfono celular portátil (900 MHz), marca «Italtel», modelo Nibbio, con la inscripción E 98 93 0368, 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, 10 de junio de 1993.—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: Teléfono celular portátil (900 MHz).

Fabricado por: «Telital, S. R. L.», en Italia.

Marca: «Italtel».

Modelo: Nibbio.

por el cumplimiento de la normativa siguiente:

Real Decreto 570/1992, de 29 de mayo («Boletín Oficial del Estado» de 29 de julio).

con la inscripción

E	98 93 0368
---	------------

y plazo de validez hasta el 31 de mayo de 1998.

Y para que surta los efectos previstos en el punto 17 del artículo primero de la Ley 32/1992, de 3 de diciembre, de modificación de la Ley 31/1987, de 18 de diciembre, de Ordenación de las Telecomunicaciones («Boletín Oficial del Estado» número 291, del 4), expido el presente certificado, en los términos establecidos en el artículo 14.2 del Real Decreto 1066/1989.

Madrid, 10 de junio de 1993.—El Director general de Telecomunicaciones, Javier Nadal Ariño.

20432 RESOLUCION de 17 de junio de 1993, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la variante de Baena, carretera N-432, de Badajoz a Granada, puntos kilométricos 329,350 al 336,500, provincia de Córdoba, 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, 17 de junio de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beirán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA VARIANTE DE BAENA. CARRETERA N-432, DE BADAJOZ A GRANADA, PUNTOS KILOMETRICOS 329,350 AL 336,500. PROVINCIA DE CORDOBA, 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 21 de febrero de 1991 a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación 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 definición de una variante de la CN-432, entre los puntos kilométricos 329,350 al 336,500, que suprima la travesía de la población de Baena, en la provincia de Córdoba.

El estudio informativo considera cinco soluciones de trazado denominadas Alternativas 1, 2, 2 (modificada), 3 y 4.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Ordenación y Coordinación 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, con fecha 25 de junio de 1991, la referida Dirección General 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 17 de junio de 1992, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 14 de enero de 1993, 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 variante de Baena, carretera N-432, de Badajoz a Granada, puntos kilométricos 329,350 al 336,500, provincia de Córdoba.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada se considera que la Alternativa 1 es viable desde el punto de vista ambiental, estableciéndose para su realización, por la presente declaración, las siguientes condiciones:

1. Permeabilidad territorial.—Durante la construcción y explotación de la nueva carretera se asegurará mediante las actuaciones necesarias, el acceso, al nivel actual como mínimo a todos los caminos interceptados por la variante, así como a las siguientes vías pecuarias: Cordel de Córdoba a Granada, vereda de Baena a Cañete, vereda de Baena a Valenzuela y vereda de Baena a Jaén.

2. Protección a los yacimientos arqueológicos.—Teniendo en cuenta la existencia en la zona de yacimientos arqueológicos, como el denominado Las Beatas I, donde se han detectado fragmentos de sílex y cerámicas de época romana, y el Cerro del Minguillar, de carácter funerario, durante la ejecución de la obra, deberán observarse, previa consulta con el Organismo competente de la Junta de Andalucía, las precauciones necesarias para la protección de los yacimientos potenciales.

3. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Se redactará un proyecto de ejecución de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración

paisajística, en base a lo propuesto en los capítulos 5 (tomo I) y 1 (tomo II) del estudio de impacto ambiental. El citado proyecto incluirá las medidas para la protección de los cauces de agua, y la revegetación de taludes en desmonte y terraplén, siendo las alturas más destacadas en desmonte de 19 metros en el punto kilométrico 0+225, 14 metros en el punto kilométrico 1+250, 13 metros en el punto kilométrico 3+300, 16,50 metros en el punto kilométrico 4+350, y 12 metros en el punto kilométrico 5+050, y, en terraplén de 14 metros en el punto kilométrico 5+200, 18,50 metros en el punto kilométrico 5+350, 13 metros en el punto kilométrico 5+600, y 14 metros en el punto kilométrico 6+875. Asimismo contemplará la delimitación y recuperación de los terrenos a utilizar para situar escombreras y vertederos, para tránsito de maquinaria, para almacén de materiales, plantas de hormigonado, asfaltado y parque de maquinaria, y la localización, forma de explotación y recuperación de las canteras, graveras y zonas de préstamo, indicando los volúmenes a extraer en cada caso.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán 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 ejecución provisional de la obra.

4. 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 el condicionado 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 Organismo Sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras: Descripción de las actuaciones ejecutadas relativas al paso de las vías pecuarias referidas en la condición 1, y a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 3.

Anualmente y durante un plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de la obra: Informes sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 3.

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 mantenimiento.

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.

5. 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:

Proyecto a que hace referencia la condición 3.

Madrid, 17 de junio de 1993.—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 Andalucía	X
Presidencia de la Junta de Andalucía	X
Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	X
ICONA	X
Gobierno Civil de Córdoba	—
Diputación Provincial de Córdoba	—
Ayuntamiento de Baena	X
Centro de Edafología y Biología Aplicada del C. S. I. C. en Sevilla	—
Centro de Estudios Territoriales y Urbanos. Junta de Andalucía	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología del C. S. I. C. en Sevilla	—
Instituto de Sociología y Estudios Campesinos. Universidad de Córdoba	—
Asamblea Verde. Sevilla	—
Andalus. Federación Ecologista Andaluza Amigos de la Tierra. Sevilla	—
Federación Andaluza Asociaciones Defensa de la Naturaleza. Málaga	—
Confederación Ecologista Pacifista Andaluza. Sevilla	—
Amigos de la Malvasia. Córdoba	—
Accipiter. Grupo de Investigación de la Naturaleza. Córdoba	—
AEDENAT. Madrid	—
Federación Amigos de la Tierra. Madrid	—
ADENA. Madrid	—

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, estimando como más favorable bajo el punto de vista ambiental la Alternativa número 1.»

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

La Dirección Provincial de Córdoba de la Agencia de Medio Ambiente de Andalucía indica que en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Córdoba, no se recoge ningún espacio de especial protección en el área de influencia del proyecto. En las opciones de trazado 2, 3 y 4 son previsibles riesgos geológicos y geotécnicos, que conllevarían un gran impacto ambiental como es la pérdida de suelos, destrucción del ecosistema fluvial, impacto visual, y excedentes de tierras de desmonte con los problemas consiguientes de ubicación de escombreras. Estas opciones no son pues las más idóneas, y considera a la Alternativa 1, como la más indicada por el menor grado de impacto ambiental que generará.

Sugiere que se deberían considerar los siguientes aspectos:

Dada la existencia de yacimientos arqueológicos en la zona, realizar un estudio minucioso al respecto.

Para la fase de ejecución de las obras, aplicar lo dispuesto en la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de Protección del Ambiente Atmosférico, y Reglamento 833/1985, de 6 de febrero, por el que se regula la anterior Ley.

Que el aprovisionamiento de áridos que sea necesario para la ejecución de la obra proceda de explotaciones legalizadas. Localización, características y restauración de escombreras.

El Ayuntamiento de Baena hace constar que en la aprobación técnica del estudio informativo, además de las cuatro posibles soluciones, se incluía la valoración de la Alternativa 2 (modificada), más acorde con la voluntad municipal, y de la cual se informó lo suficiente y favorablemente en la alegación que con fecha 2 de octubre de 1989 presentó este Ayuntamiento a la consulta que la hizo la Dirección General de Carreteras sobre el estudio informativo.

Señala una circunstancia nueva respecto a la situación reflejada en la alegación referida cual es la posterior aprobación definitiva de las normas subsidiarias de Baena por parte de la Comisión Provincial de Urbanismo de Córdoba, en sesión de 16 de octubre de 1989, donde se recoge la variante ribereña al río Marbella como elemento estructurante del territorio y por tanto la mejor adaptada a las circunstancias de desarrollo de la ciudad.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en la definición de una variante de la carretera N-432, entre los puntos kilométricos 329,500 y 335,500, que evite la travesía por el casco urbano de Baena.

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

El área geográfica del estudio queda limitada al entorno de la población de Baena y sus alrededores.

El estudio informativo ha considerado cuatro trazados posibles, denominados Alternativa 1, Alternativa 2, Alternativa 3 y Alternativa 4.

Las Alternativas 2, 3 y 4 se sitúan al suroeste de Baena en la margen izquierda del río Marbella, mientras que la Alternativa 1 circunda la población por el este sin afectar al mencionado río.

La Alternativa 1 tiene una longitud de 8.300 metros. Discurre, en su mayor parte, por terrenos dedicados a olivar y viñedos, y se ha planteado respetando la ampliación urbana prevista. Las alturas máximas en desmonte y terraplén son de 16 metros en el punto 4+350 y de 18,50 metros en el punto 5+350, respectivamente.

La Alternativa 2 tiene una longitud de 5.405 metros. Las alturas máximas en desmonte y terraplén son de 34,77 metros en el punto 1+000 y de 28,66 metros en el punto 4+900, respectivamente. Para resolver el cruce con el río Marbella y el arroyo Cobertilla se proyectan dos puentes con longitudes de 125 y 200 metros, cada uno de ellos. Esta alternativa afecta directamente a la huerta, ya que discurre por el valle del río Marbella, provocando desmontes en las laderas al sur de Baena, y pudiendo presentar problemas por inestabilidad de dichas laderas.

La Alternativa 3 tiene una longitud de 5.458 metros con unas alturas máximas de desmonte y terraplén de 75 metros en el punto 3+250 y de 31 metros en el punto 4+975, respectivamente. Contempla la construcción de un puente de 285 metros de longitud sobre el río Marbella y otro de 200 metros sobre el arroyo Cobertilla.

La Alternativa 4 tiene una longitud de 5.315 metros. Las cotas máximas en desmonte y terraplén son de 44 metros en el punto 3+950 y de 47 metros en el punto 4+925, respectivamente. El cruce sobre el río Marbella se realiza mediante un puente de 285 metros de longitud y el cruce sobre el arroyo Cobertilla con un puente de 300 metros.

Tanto la Alternativa 3 como la Alternativa 4 discurren en su mayor parte por terrenos dedicados al olivar y presentan una importante problemática por lo que respecta a la estabilidad de los grandes desmontes a excavar y de las grandes obras de fábrica a construir sobre el río Marbella.

Posteriormente se ha presentado, en un anejo complementario al estudio informativo, otra alternativa análoga a la 2, que se denomina Alternativa 2 (modificada), con objeto de ajustarse al cruce del río Marbella. Dicha alternativa tiene una longitud de 5.381 metros. Las alturas máximas en desmonte y terraplén son de 23,50 metros en el punto 1+050 y de 30,90 metros en el punto 4+900, respectivamente. Para resolver el cruce con el río Marbella y con el arroyo Cobertilla se proyectan tres puentes sobre el río y uno sobre el arroyo, con longitudes de 125, 190, 150 y 200 metros, cada uno de ellos.

El estudio informativo selecciona como opciones más recomendables las denominadas 1 y 2 (modificada).

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio desarrolla los epígrafes exigidos por el Reglamento. Describiendo las características de los diferentes factores ambientales locales.

Geomorfológicamente en el área de estudio se distinguen las siguientes zonas: Valle aluvial del río Marbella y arroyos laterales; laderas, plataformas y lomas al noroeste, norte y noreste de Baena; laderas en la margen izquierda del río Marbella, y laderas del cerro San Cristóbal.

El estudio destaca que la hidrología de la zona se enmarca en la cuenca del río Marbella, afluente por la izquierda del río Guadajoz. El río Marbella y las barranqueras importantes que en él desaguan presentan un régimen hídrico notablemente suave, por la regulación natural de que disponen en cabecera, y por causa de fenómenos cásticos. Por otra parte la calidad de las aguas superficiales es mediocre debido por un lado a que se producen arrastres de sales de evaporitas del keuper motivando aguas eminentemente salinas, y por otro a los vertidos de las almazaras.

En cuanto a las aguas subterráneas, los pequeños acuíferos existentes están asociados a valles detríticos y conectados directamente con los cauces, por lo que les es aplicable lo expuesto en cuanto a calidad para las aguas superficiales. Por ello no son explotables a gran escala, quedando su uso restringido al aprovechamiento de una forma marginal, ya que habitualmente se utilizan las fuentes existentes en cabecera, cuyo número es importante en la región.

Indica el estudio que la zona está incluida en un área de erosión, que afecta de forma grave al término municipal de Baena, incluso en zonas de pendientes no muy fuertes. El proceso erosivo constituye un problema importante, haciendo especialmente delicado el tratamiento a dar a barrancos, desagües, etc. La erosión pronosticada para estos suelos de acuerdo con el Informe General del Medio Ambiente en Andalucía en 1987, es

de 93 Tm/Ha/año, que puede clasificarse como de alta a muy alta.

El estudio señala que la práctica totalidad del municipio está utilizado por labores agrícolas de alto rendimiento, en régimen de secano, tanto herbáceo como arbóreo, con escasa dedicación a la huerta y el regadío. La vegetación natural potencial en el ámbito de estudio pertenece al dominio del encinar, aunque éste ha registrado importantes modificaciones en lo que se refiere a la extensión de las formaciones y su composición, por la influencia del hombre, el ganado y los cultivos. El encinar actual se encuentra muy degradado, con su espacio ocupado por los cultivos cerealistas, viñedos y principalmente por los olivares. En las proximidades del cauce del río Marbella se desarrolla un pequeño bosque en galería, de características diferentes a los encinares, aunque al igual que ellos está también muy alterado.

El estudio indica que, en general, la fauna silvestre ha sufrido las consecuencias de una acusada degradación ambiental y particularmente de la gran reducción de espacios.

El estudio considera dos tipos de paisaje, uno de ellos, correspondiente a la zona situada al sureste de Baena por la que discurren las Alternativas 2, 2 modificada, 3 y 4 con interés paisajístico medio-alto, y otro por la zona en que se proyecta la Alternativa 1, que califica de interés paisajístico medio-bajo.

Señala el estudio que, en cuanto al ruido, la población recibirá un beneficio importante en este aspecto con el desvío de la carretera, que se considera superior para el trazado correspondiente a la Alternativa 1.

El estudio indica que por el término municipal de Baena, discurren una serie de vías pecuarias compuestas de cuatro cordeles, diez veredas y cuatro coladas. Diciendo que las que podrían verse afectadas por las diversas alternativas son las siguientes: Cordel de Córdoba a Granada, vereda de Baena a Cañete, vereda de Baena a Valenzuela, vereda de Baena a Jaén, vereda de Baena a Cabra, colada del Carril de Los Coches y colada a Nueva Carteya.

Señala el estudio la existencia de restos arqueológicos en las proximidades del área afectada por el proyecto de variante, haciendo notar que en todas las alternativas consideradas se eluden los yacimientos detectados como de valor arqueológico, que son abundantes en la zona.

El estudio realiza una comparación de impactos de las diferentes alternativas consideradas, mediante una matriz para cada opción, indicando como resumen que la Alternativa 1 es la que producirá un impacto más reducido y localizado.

Los impactos significativos en la Alternativa 1 son:

Afección producida por los movimientos de tierras, 833,850 metros cúbicos de terraplén.

Presencia de taludes en desmonte con alturas de 19 metros en el punto kilométrico 0+225, de 14 metros en el punto kilométrico 1+250, de 13 metros en el punto kilométrico 3+300, de 16,50 metros en el punto kilométrico 4+350, y de 12 metros en el punto kilométrico 5+050 como más significativos, y de taludes en terraplén de 14 metros en el punto kilométrico 5+200, de 18,50 metros en el punto kilométrico 5+350, de 13 metros en el punto kilométrico 5+600, y de 14 metros en el punto kilométrico 6+875.

Afección sobre los suelos como consecuencia de fenómenos erosivos. Posible existencia de yacimientos arqueológicos.

Las medidas correctoras propuestas son:

Restauración y recuperación vegetal.

Mantenimiento del flujo faunístico (atenuación del efecto barrera).

Control de la erosión superficial.

Integración y adecuación paisajística de las estructuras del trazado.

Análisis de contenido

El estudio realiza una descripción del medio físico que puede considerarse bien planteada y desarrollada, y describe bien las características de cada una de las alternativas de trazado, identificando los impactos producidos en ellas, justificando la elección de la Alternativa 1.

Sin embargo no incluye planos hidrológicos de la zona de proyecto ni planos de planta ni perfil longitudinal de las distintas soluciones, que permitan visualizar las condiciones del trazado de cada una de ellas, ni el mapa de las áreas más inestables, ya que como se indica en el estudio la zona sufre fuertes procesos erosivos. Tampoco se indica la ubicación de los vertederos.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes

Alegaciones de Organismos:

Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.
Ayuntamiento de Baena.

Alegaciones de Asociaciones:

Grupo de Observación Defensa y Estudio de la Naturaleza.

Los aspectos más significativos mencionados en las alegaciones adicionales a los expresados en las respuestas a consultas, del anexo I, son:

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir emite un informe expresando que no encuentra perjuicio en el impacto ambiental del proyecto.

El Ayuntamiento de Baena considera que las normas subsidiarias de Baena, aprobadas definitivamente el 16 de octubre de 1989 y que contemplan la variante de la CN-432, siguiendo aproximadamente el cauce del río Marbella, al suroeste de la población, deben tener rango de cuestión esencial y no considerarlas como un aspecto más a tener en cuenta en la elección de la solución. Por lo tanto tendría que haberse incluido este factor en la matriz de impactos del estudio.

Indica que la Alternativa 1 discurre en un 40 por 100 de su trazado por terrenos calificados de protección de casco urbano. Por ello abunda en la decisión municipal por la preferencia en la solución denominada 2 modificada, con trazado más ajustado al cauce del río Marbella.

El Grupo de Observación Defensa y Estudio de la Naturaleza (GRODEN) apoya la Alternativa 1 por ser la de menor impacto ambiental y paisajístico, frente a la Alternativa 2 que puede causar un gran impacto sobre el río Marbella y todas las huertas que existen a ambos lados, además de incidir en el paisaje de las laderas del sur de Baena.

20433 RESOLUCION de 7 de julio de 1993, de la Dirección General de la Marina Mercante por la que se homologa el Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos», de Gijón, para impartir los cursos de especialidad y de seguridad marítima integral.

Examinada la documentación presentada por don Bernardo Santa Eugenia, Director del Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos», sito en Veranes-Gijón (Principado de Asturias), en solicitud de homologación del citado Centro para impartir los cursos de especialidad marítima, cursos de seguridad marítima, así como los de Compensador de Agujas Náuticas y Capacitación para Manipulación de Mercancías Peligrosas en Puertos de Interés General.

Vistas las Ordenes de 17 de marzo de 1971, 16 de octubre de 1990, Orden de 30 de mayo de 1990, Orden de 31 de julio de 1992, Orden de 14 de diciembre de 1992 y Resolución de 6 de junio de 1990.

Vistos los informes obrantes en el expediente en los que consta que el Centro reúne las condiciones mínimas establecidas en las disposiciones antes citadas.

Esta Dirección General ha resuelto:

Primero.—Homologar el Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos» de Gijón, para impartir los cursos de especialidad marítima regulados en las Ordenes señaladas anteriormente.

Segundo.—El personal que finalice con aprovechamiento los cursos impartidos por el Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos», siempre que los planes de estudios y las prácticas se acomoden a los contenidos de las disposiciones que regulan estos cursos, podrán canjear el certificado extendido por el Centro por el que expide la Dirección General de la Marina Mercante (Inspección General de Enseñanzas Superiores Náuticas).

Sin perjuicio de ello, el Centro remitirá a esta Dirección General relación nominal, con expresión del número del documento nacional de identidad del personal que haya superado cada uno de los cursos.

Tercero.—El Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos», comunicará a la Dirección General de la Marina Mercante (Inspección General de Enseñanzas Superiores Náuticas), con la antelación suficiente, el comienzo de cada curso, indicando las fechas y horarios de los mismos.

Cuarto.—Al objeto de comprobar que el desarrollo de los cursos se lleva a cabo con los planes aprobados por la Inspección General de Ense-

ñanzas Superiores Náuticas, ésta efectuará las inspecciones periódicas oportunas.

Quinto.—El personal que participe en los cursos deberá estar protegido por un seguro de accidentes materiales y corporales.

Madrid, 7 de julio de 1993.—El Director general, Rafael Lobeto Lobo.

Ilmo. Sr. Inspector general de Enseñanzas Superiores Náuticas.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

20434 RESOLUCION de 20 de julio de 1993, conjunta de la Secretaría General de Comunicaciones y de la Subsecretaría de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Navegantes y Exploradores».

De conformidad con lo establecido en el artículo 99.uno.2, d) de la Ley 31/1990, de Presupuestos Generales del Estado para 1991, y artículo 2.º, d) de los Estatutos del Organismo autónomo Correos y Telégrafos, aprobados por Real Decreto 1766/1991, de 13 de diciembre, la Secretaría General de Comunicaciones y el Subsecretario de Economía y Hacienda dictan la presente Resolución, sobre emisión y puesta en circulación de la serie de sellos de Correos «navegantes y Exploradores».

En su virtud, hemos resuelto:

Artículo 1.º Por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre se procederá a la estampación de una serie de sellos de Correos con la denominación de «Navegantes y Exploradores».

Art. 2.º La emisión «Navegantes y Exploradores» dedica los dos sellos de que consta a dos importantes expediciones científicas españolas realizadas en el continente americano en el siglo XVIII.

Valor de 45 pesetas: Representa a Alejandro Malaspina, Jefe de la expedición realizada entre 1789 y 1794, igualmente con fines científicos, en la que recorrieron el continente americano, Islas Filipinas y Australia, a bordo de las corbetas «Descubierta» y «Atrevida».

Valor de 65 pesetas: Reproduce una imagen de José Celestino Mutis, Médico y Científico, quien dirigió una expedición en el Nuevo Reino de Granada, entre los años 1783 y 1808, encaminada al estudio de la Historia natural.

Características técnicas:

Procedimiento de impresión: Huecograbado policolor, en papel estucado, engomado, fosforescente.

Tamaño de los sellos: 40,9 x 28,8 milímetros (horizontal) y 28,8 x 40,9 milímetros (vertical).

Dentado: 13 3/4.

Tirada: 2.500.000 efectos para cada uno de los valores, en pliegos de 50 sellos.

Art. 3.º La venta y puesta en circulación de estos efectos se iniciará el 20 de septiembre de 1993.

La distribución de estos efectos a los puntos de venta cesará el 31 de diciembre de 1997, no obstante lo cual mantendrán ilimitadamente su valor a efectos de franqueo.

Art. 4.º De cada uno de estos efectos quedarán reservadas en la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre 3.500 unidades a disposición del Organismo autónomo Correos y Telégrafos, a fin de que pueda atender los compromisos internacionales, tanto los relativos a obligaciones derivadas de la Unión Postal Universal como a los intercambios con otras Administraciones Postales, cuando las circunstancias lo aconsejen o a juicio de dicho Organismo se estime conveniente, así como integrarlas en los fondos filatélicos del Museo Postal y Telegráfico y realizar la adecuada propaganda del sello español.

La retirada de estos efectos por el Organismo autónomo Correos y Telégrafos se verificará mediante petición de dicho Centro, relacionada y justificada debidamente.

Otras 2.000 unidades de este efecto serán reservadas a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, para atenciones de intercambio con los Organismos emisores de otros países, integración en los fondos filatélicos del