

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados 1	Aeropuertos primer destino (o de salida) 2	ECUs
Zona IV: Al oeste de 40° O y entre 20° N y 28° N incluyendo México	Shannon	86,84
	Zürich	1.448,62
	Amsterdam	878,48
	Barcelona	870,78
	Berlín	1.061,02
	Bruxelles	893,75
	Düsseldorf	999,75
	Frankfurt	1.062,46
	Göteborg	736,74
	Hamburg	1.038,13
	Helsinki	543,93
	Kopenhavn	868,99
	Köln-Bonn	1.018,92
	Lisboa	450,06
	London	586,09
	Madrid	638,32
	Manchester	417,84
	Milano	979,69
	München	1.189,24
	Oslo	550,66
París	654,50	
Praha	1.243,22	
Roma	1.099,75	
Sal I., Cabo Verde	90,66	
Santa María, Açores	155,09	
Shannon	170,81	
Stockholm	606,96	
Wien	1.380,32	
Zürich	988,28	
Zona V: Al oeste de 40° O y entre el Ecuador y 20° N	Amsterdam	1.040,45
	Bale-Mulhouse	993,30
	Barcelona	905,05
	Bordeaux	710,98
	Düsseldorf	1.155,96
	Frankfurt	1.104,89
	Hamburg	1.175,86
	Helsinki	705,08
	Köln-Bonn	1.082,10
	Las Palmas de Gran Canaria ..	620,50
	Lisboa	533,51
	London	807,06
	Lyon	946,16
	Madrid	721,36
	Manchester	624,24
	Marseille	1.121,87
	Milano	1.117,18
	München	1.181,28
	Nantes	669,37
	París	825,22
	Porto	518,69
	Porto S.º, Madeira	319,70
	Prestwick	393,23
	Roma	1.235,56
	Santa María, Açores	202,91
	Santiago, España	522,63
	Shannon	264,32
Stockholm	1.255,43	
Tenerife	615,22	
Toulouse-Blagnac	669,37	
Zürich	1.095,62	

Las cantidades anteriormente indicadas han sido calculadas de acuerdo con las siguientes tarifas unitarias aplicadas en los diferentes países participantes en el sistema:

País	ECUs
Bélgica-Luxemburgo	85,27
Alemania	71,06
Francia	62,44
Reino Unido	96,27
Holanda	57,78
Irlanda	23,99
Suiza	70,41
Portugal	42,40
Austria	57,88
España:	
Península	49,56
Canarias	52,86
Portugal-Santa María	11,07
Grecia	26,87
Turquía	30,94
Malta	75,16
Chipre	14,25
Hungría	14,18

Tasa unitaria global reducida para los vuelos domésticos en Turquía: 20,35 ECUs.

22081 RESOLUCION de 26 de julio 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 autovía Benavente-Porriño, tramo: Benavente-Villavieja, 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, 26 de julio de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AUTOVIA BENAVENTE-PORRIÑO. TRAMO: BENAVENTE-VILLAVIEJA, DE LA DIRECCION 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.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 14 de junio de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, como memoria-resumen, según el artículo 13 del Reglamento de EIA, la orden de estudio del proyecto citado con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

La finalidad de esta orden de estudio es, dentro del II Plan de Carreteras, la realización de la autovía Benavente-Porriño, en el tramo Benavente-Villavieja.

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 11 de octubre de 1990 la Dirección General de Ordenación y Coordinación 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.

Con posterioridad a lo expuesto en la memoria-resumen con la que se llevaron a cabo las consultas previas, el tramo Benavente-Villavieja fue

dividido por la Dirección General de Carreteras en tres subtramos: Benavente-Mombuey, Mombuey-Requejo y Requejo-Villavieja. Por coherencia del procedimiento EIA esta Declaración de Impacto Ambiental se efectúa sobre la totalidad del tramo Benavente-Villavieja al que se refirió la memoria-resumen.

Elaborados por la Dirección General de Carreteras los Estudios de Impacto Ambiental de los tres subtramos, conjuntamente con los correspondientes Estudios Informativos, fueron sometidos a trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» con fechas 4 de febrero, 17 de marzo y 8 de junio de 1992, respectivamente, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió los expedientes completos, consistentes en los Estudios Informativos, los Estudios de Impacto Ambiental y el resultado de las informaciones públicas.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto, 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 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 estudio informativo de la autovía Benavente-Porriño, tramo Benavente-Villavieja.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera que la solución seleccionada en el Estudio Informativo, formada por los subtramos y alternativas denominadas, respectivamente, en término generales:

Subtramo I: Benavente-Mombuey: Alternativa en variante total.

Subtramo II: Mombuey-Requejo: Alternativa en variante total.

Subtramo III: Requejo-Villavieja: Alternativa mixta (desdoblamiento y variante total).

Puede considerarse ambientalmente viable, salvo en el subtramo I, donde se estudiará un nuevo trazado desde el inicio del proyecto al origen del tramo V4 que no afecte a las dehesas de Mosteruelo y Requejo, así como a las zonas de regadío de Manganeses de la Polvorosa y Quiruelas de Vidriales, si además de observarse en su construcción las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental, se cumplen las condiciones establecidas por la presente Declaración.

La composición exacta de las opciones para los tres subtramos del tramo Benavente-Villavieja anteriormente indicados es, utilizando la terminología del Estudio Informativo, la siguiente: $V_4 + V_5 + V_6 + V_7 + V_8 + V_9 + V_{10} + V_{11} + V_{12}' + V_{11} + V_{21} + V_{3DI} + V_{3C}' + D_4 + V_4' + V_5 + V_6 + D_{8N} + D_{8D} + D_8'$ para la calzada izquierda, y $V_4 + V_5 + V_6 + V_7 + V_8 + V_9 + V_{10} + V_{11} + V_{12}' + V_{1D} + D_{3A}' + V_{2D} + V_{3DI} + V_{3C}' + D_4 + D_4 + D_6' + D_6' + D_7' + D_{8D} + D_8'$ para la calzada derecha.

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva autovía, se asegurará el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio, incluyendo el acceso para el sistema de prevención y lucha contra incendios forestales y las vías pecuarias que pudieran afectarse.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Para preservar las características de las aguas superficiales, y en particular las de los ríos Orbigo, Negro, Castro, Tera y arroyo del Regato, se llevarán a cabo las siguientes medidas:

a) No se ubicará ningún tipo de instalación auxiliar, ni se realizará vertido alguno de residuos o tierras en aquellas áreas desde las que directamente, o por erosión o escorrentía, se pueda afectar al sistema hidrológico.

b) Se proyectarán las medidas y obras necesarias para minimizar el riesgo de contaminación de las aguas por materiales procedentes de posibles accidentes del transporte.

3. *Protección de ecosistemas.*—Con el fin de alterar mínimamente los valiosos ecosistemas existentes a lo largo del trazado, se llevarán a cabo las medidas siguientes:

a) En todos los cruces de ríos y arroyos se vallarán los bordes del área estrictamente ocupada y a lo largo de toda la zona con vegetación de ribera, con el fin de minimizar su afección.

b) El proyecto de trazado tendrá en cuenta la legislación vigente en materia de protección de fauna y flora silvestres. Deberá tomarse como uno de los criterios de proyecto minimizar la afección a las masas y bosquetes de encina, melojo, castaño, carballo, abedul, tejo y vegetación de ribera existente a lo largo del trazado. Especial cuidado se deberá tener con el paraje «El Teixidal», mancha de tejos en la subida del puerto de Padornelo por el lado sur del valle.

4. *Protección específica de las dehesas de Mosteruelo y Requejo y de las zonas de regadío de Manganeses de la Polvorosa y Quiruelas de Vidriales.*—Por ser la dehesa de Requejo área de interés natural sobresaliente por sus características ecológicas y paisajísticas, constituyendo la mayor y más importante mancha de vegetación relicta de encinar puro y adeshado en la comarca de Benavente; debido al buen estado de conservación de la dehesa de Mosteruelo, y dado el alto interés agrícola de las zonas de regadío de Manganeses y Quiruelas, se estudiará un nuevo trazado de la vía de forma que se evite cualquier afección significativa a las citadas dehesas y regadíos.

5. *Protección de la fauna.*—Dado que en todo el corredor utilizado por este tramo de autovía existen especies animales protegidas (según Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, y la Directiva Hábitat de la CE, de 21 de mayo de 1992), entre las que se debe destacar, sobre todo, al lobo, y con el fin de proteger la fauna existente, así como evitar el efecto barrera inducido por el trazado, se tomarán las siguientes medidas:

a) Las estructuras de paso sobre los ríos y arroyos se proyectarán con luces que, además de atender la evacuación de caudales, garanticen la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas; con este fin, los estribos se situarán, como mínimo, fuera de la zona de dominio público hidráulico.

b) Se realizará un estudio exhaustivo que analice y valore las poblaciones de lobo ibérico de la zona, incorporando la identificación precisa de los corredores habituales de trasiego de esta especie, con especial atención a los que vinculan las poblaciones loberas de Castilla y León (entre la Sierra de la Culebra y la Alta Carballeda) y los que comunican las poblaciones loberas portuguesas con las zamorano-leonesas.

El estudio incluirá la localización y tipología de los pasos que garanticen el mantenimiento de todos los corredores identificados, de manera que se anule cualquier impacto derivado del aislamiento que pueda producir la construcción de esta vía. Los pasos que se proyecten cumplirán, como mínimo, las siguientes características:

Las dimensiones de los pasos inferiores deberán ser de una anchura mínima de 20 metros, en las bocas de entrada y salida; 7 metros, como mínimo, en la zona media, y una altura mínima de 4 metros. Todos los pasos inferiores estarán dotados de sistemas de drenaje que eviten su inundación y se diseñarán de forma que la luz natural ilumine su interior.

Los pasos superiores se realizarán mediante la construcción de falsos túneles. Estos pasos quedarán vallados convenientemente, para evitar la caída de los animales y para impedir la visión de la autovía al animal que los utilice.

6. *Prevención del ruido.*—Los niveles de inmisión sonora originados por esta vía, medidos en los límites de las zonas definidas como urbanizables en la fecha de esta Declaración en los Planes Generales de Ordenación Urbana de las poblaciones afectadas, no podrán sobrepasar los 55 dB Leq (A), entre las veintitrés y las siete horas, y los 65 dB Leq (A), entre las siete y las veintitrés horas.

7. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica.*—Para la reducción de los impactos ambientales y la restauración de los terrenos afectados por las obras se redactará un proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica, en base a lo propuesto en el Estudio de Impacto Ambiental y con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjuntas con el resto de las obras.

El citado proyecto incluirá la ubicación, recuperación y restauración de las zonas de canteras, préstamos, escombreras, parque de maquinaria, plantas de asfalto hormigonado, viario de acceso a las obras, así como la revegetación y adecuación paisajística de toda la obra.

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.

8. *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 las condiciones 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 la remisión de los siguientes informes:

a) Antes de la emisión del Acta de Recepción Provisional de las Obras, informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a las siguientes acciones:

Mantenimiento de la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 1.

Protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 2.

Protección de ecosistemas a que se refiere la condición 3.

Protección de la fauna a que se refiere la condición 5.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística a que se refiere la condición 7.

b) Anualmente y durante tres años a partir de la emisión del Acta de Recepción Provisional de las Obras:

Informe sobre la efectividad de las medidas correctoras incluidas en la condición 5 (Protección de la fauna).

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas incluidas en la condición 7 (Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica), así como de, en su caso, la efectiva realización de las labores de conservación.

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

8. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la aprobación técnica 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 necesarias, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Diseño de las medidas a ejecutar a que se refiere la condición 1, relativa a permeabilidad territorial.

Medidas y precauciones indicadas en la condición 2, relativas a la protección de sistema hidrológico.

Medidas de protección de la condición 3, relativas a la protección de ecosistemas.

Nuevo trazado adoptado para la protección de los espacios señalados en la condición 4.

Estudio de la fauna, así como diseño y proyecto de construcción de pasos para la misma, a que se refiere la condición 5.

Proyecto a que se refiere la condición 7, relativa a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 7.

9. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y las condiciones de esta Declaración figurarán en la memoria, anejo de cálculos, planos, pliego de prescripciones y presupuesto del proyecto con el que se contraten las obras de este tramo de autovía. También se presupuestarán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental y se indicará la forma de contratación que se propone para llevarlo a cabo.

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 Ambiental.

Madrid, 26 de julio de 1993.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.	
Presidencia de la Junta de Castilla y León.	
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León	X
Confederación Hidrográfica del Duero.	
Servicio de Investigación Agraria. Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes (Junta de Castilla y León).	
Unidad Técnica de Medio Ambiente, Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León.	
Federación Ecologista de Castilla y León.	
Centro de Estudios del Medio Ambiente Castellano-Leonés (CEMAC).	
Cátedra de Ecología, Facultad de Ciencias, Universidad de Salamanca.	
Gobierno Civil de Zamora	X
Diputación Provincial de Zamora.	
Ayuntamiento de Lubian (Zamora).	
Ayuntamiento de Requejo (Zamora).	
Ayuntamiento de Sanabria (Zamora).	
Ayuntamiento de Asturianos (Zamora).	
Ayuntamiento de Sandín (Zamora).	
Ayuntamiento de Mombuey (Zamora).	
Ayuntamiento de Río Negro (Zamora).	
Ayuntamiento de Camarzana (Zamora).	
Ayuntamiento de Sitrama (Zamora).	
Ayuntamiento de Benavente (Zamora).	
Ayuntamiento de Colinas (Zamora)	

La respuesta del ICONA, recibida fuera de plazo con fecha 18 de octubre de 1990, fue la siguiente:

«La carretera N-525 entre Benavente y Villavieja, atraviesa un extenso territorio de alto interés natural, representado por el Parque Natural del Lago de Sanabria y las Sierras aledañas, incluidas en el Proyecto Biotopos/Corine/ICONA-CEE, y por la Reserva Nacional de Caza de la Sierra de la Culebra.

Desde el punto de vista faunístico, el área afectada por este proyecto adquiere una importancia significativa por las poblaciones de lobo (*«canis lupus»*), que alberga, junto con algunas poblaciones de ungulados silvestres.»

Además, entre otras consideraciones, recomienda que «el trazado discurriera mayoritariamente sobre la carretera nacional», para disminuir el impacto derivado de las fases de construcción y explotación de la obra proyectada. También destaca «la importancia del río Orbigo, sobre todo aguas arriba de la CN-525, designado por el Estado Español ante la CEE, en cumplimiento de la Directiva 78/659/CEE, relativa a la calidad de las aguas dulces que han de ser protegidas o mejoradas para ser aptas para la vida de los peces».

«Deberán tomarse las medidas oportunas para:

El éxito reproductivo de las poblaciones animales afectadas, evitando toda molestia relacionada con las obras durante la época de cría, generalmente desde mediados de abril hasta finales de junio.

Una permeabilidad adecuada de esta infraestructura, que permita los movimientos naturales de las especies animales y la dispersión botánica, adaptándola a las características naturales del territorio y a los ciclos biológicos de los organismos implicados.»

El ICONA recomienda que el Estudio de Impacto Ambiental contemple tanto las afecciones a las vías pecuarias y montes de utilidad pública como a las especies y espacios mencionados anteriormente, la identificación de los lugares de paso de las distintas especies y organismos, y los emplazamientos y especificaciones técnicas del acondicionamiento de pasos efectivos, indicando respecto a esto último que:

«Evitar las medianas que obstaculizan un presumible paso de animales a través de la calzada, con objeto de evitar el riesgo de accidentes.

En el caso de que el trazado sea vallado, se deben aprovechar los desniveles topográficos para acondicionar pasos naturales, sin deterioro

de los hábitats afectados; véase como por ejemplo, puentes en los arroyos y vaguadas, y túneles para las estructuras montañosas.

En los lugares en los que las características del terreno no permitan la construcción de pasos adecuados, y sean éstos necesarios, deben dejarse tramos de calzada sin vallar.

Recomienda el ICONA que los pasos de fauna tengan bocas de entrada y salida en cono, con diámetro exterior mínimo de 15 a 20 metros, estrechándose a un mínimo de 6 a 8 metros donde sea necesario, debiendo tener los pasos subterráneos una altura mínima de 4 metros. Además recomienda «realizar un seguimiento periódico de la emisión de contaminantes a la atmósfera y su incidencia en organismos, integrando este seguimiento en un control general del impacto de la autovía sobre los seres vivos afectados».

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Castilla y León facilitó estas valoraciones:

Indica la buena calidad de los terrenos con los que limita la autovía en buena parte de su traza, en las fértiles vegas de los ríos Tera y Orbigo.

Destacan los impactos generados por la actuación sobre el paisaje en una serie de puntos kilométricos que detalla, y propone una serie de medidas correctoras de carácter general, que son:

En caso de ser necesaria la deforestación, recomienda que se haga lo más ajustada posible a la traza, revegetando con pratenses y especies arbóreas en los puntos donde sea posible.

No autorizar durante las obras, otros usos que el mero trazado de las nuevas calzadas, prohibiendo la realización de pistas de rodaje laterales y las zonas de aparcamiento o almacenamiento de materiales.

Finalmente, incide en la necesidad de realizar el mantenimiento y conservación de los tramos y cruces de las vías pecuarias existentes en el nuevo trazado.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El subtramo I del proyecto consiste en la definición del trazado de autovía que abarca 60,3 kilómetros, entre las localidades zamoranas de Benavente y Mombuey, perteneciente a la autovía Benavente-Porriño.

Las opciones planteadas en el Estudio Informativo se construyen por adición de numerosos tramos que definen dos alternativas, denominadas genéricamente alternativa de nuevo trazado y alternativa en desdoblamiento de la actual CN-525, las cuales discurren básicamente por el mismo corredor.

El inicio de la autovía en Benavente, que supone atravesar el río Orbigo, tiene dos soluciones para ambas alternativas, una por el norte y otra por el sur. La primera atraviesa una zona de regadíos de 4 kilómetros, así como la dehesa de Mosteruelo con un enlace hacia Manganeses, mientras que la segunda cruza los regadíos, a lo largo de 9,7 kilómetros, al sur de Benavente y Santa Cristina de la Polvorosa.

A partir de entonces se diferencian claramente las dos alternativas, discurrendo la de nuevo trazado al norte de la de desdoblamiento. La primera afecta a la dehesa de Requejo, mientras que la segunda se interna en la vega del río Tera.

La alternativa en variante total discurre a continuación por el Cordel Sanabrés, enlazando con Quiruelas en el punto kilométrico 14,200. Deja atrás el alto de Sitramina y, atravesando monte bajo, pastizales y el arroyo de Regato, enlaza con Camarzana en el punto kilométrico 29,400. A partir del cruce con el río Negro, en la población del mismo nombre, se plantean dos soluciones, al norte y al sur de la actual CN-525. Ambas soluciones tienen un ramal que las comunica justo antes de llegar a Mombuey, población con la que enlazan independientemente y constituye el final del tramo.

La alternativa en desdoblamiento de la actual CN-525, parte de Santa Cristina de la Polvorosa y discurre sobre la traza del actual viario en todo su recorrido, excepto en las circunvalaciones de los núcleos urbanos. Se proponen, para las circunvalaciones de Colinas del Trasmonte, Camarzana de Tera, Junquera de Tera, Rionegro del Puente y Mombuey, dos soluciones, norte y sur. Por contra, en Sitrama, Santa Marta y Vega de Tera, únicamente se planea la circunvalación por el norte en los tres casos. Esta alternativa atraviesa, en general, las mejores tierras de regadío de la Vega del Tera.

La actual ocupación de los mejores suelos por actividades agrícolas y las condiciones de imbricación de la red de comunicaciones existente, condicionan la selección de alternativas a favor de la variante total, partiendo del N de Benavente. La actual reserva de suelo para expansión urbanística del municipio desaconseja la solución sur. Además, ésta se desarrolla en una zona de regadíos, totalmente llana en los 9,7 primeros

kilómetros, e inundable por el río Orbigo en 4 kilómetros. Para desaguar las avenidas, la carretera habría de construirse en terraplén, con una larga estructura en el cauce del río que constituiría una importante obstrucción visual para cualquier punto de vista de la llanura. La circunvalación de Mombuey se propone finalmente por el sur del municipio.

En total, para la alternativa de variante total seleccionada en el Estudio Informativo, se planean 6 enlaces, 3 viaductos, 35 pasos a nivel y 30 puentes. El movimiento de tierras planeado es de 1.286.917.200 metros cúbicos, y el tráfico previsto para la nueva infraestructura es de 8.264 coches por día. La velocidad prevista es de 100 kilómetros por hora, con calzada de 2 x 7 metros y arcenes, exterior de 2,5 metros e interior de 1 metro.

El Estudio Informativo selecciona como opción más recomendable la denominada de Nuevo Trazado, formada por los tramos $V_{1N} + V_{2N} + V_3 + V_4 + V_5 + V_6 + V_7 + V_8$.

El subtramo II del proyecto consiste en la definición del trazado de autovía que abarca 33,4 kilómetros, entre las localidades zamoranas de Mombuey y Requejo, perteneciente a la autovía Benavente-Porriño.

Las opciones planteadas en el Estudio Informativo se construyen por adición consecutiva de varios tramos, que definen dos alternativas, denominadas genéricamente, alternativa en variante total y alternativa en desdoblamiento de la actual CN-525. Para la primera hay dos opciones, al norte y al sur de la actual CN-525.

La solución en desdoblamiento se inicia en el punto kilométrico 360 de la actual CN-525 y recorre 9 kilómetros, casi en línea recta, con un enlace en la población de Cernadilla. A partir de la Venta de Robleda, discurre en variante, con un enlace en Asturianos, población que circunvala por el sur, y otro en Palacios de Sanabria, que queda circunvalado por el norte. A partir de esta localidad, prosigue en desdoblamiento, contemplando, para la circunvalación de Otero de Sanabria, dos opciones, norte y sur, con sendos enlaces. Desde esta última población y hasta el punto final en Requejo, la alternativa discurre en desdoblamiento de la actual CN-525, planteándose enlaces en Puebla de Sanabria, Castro de Sanabria, Santa Coloma y el propio Requejo.

La solución en variante total contempla, hasta la Venta de Robleda, dos opciones, al norte y al sur de la actual CN-525, con sendos enlaces a las afueras de Mombuey. Desde la Venta de Robleda, parten tres opciones: La que discurre más al norte, atraviesa los parajes de Las Fuentes y Los Linares, enlazando en la Venta del Lagartijo, desde el norte, con Palacios de Sanabria, para unirse con la opción sur en el paraje de Praderillos, al norte de Otero de Sanabria; la que discurre más al sur, se aproxima al embalse de Cernadilla, en el paraje de «El Posadero», circunvala por el sur Palacios de Sanabria; para unirse con la opción sur en el paraje de Praderillos, al norte de Otero de Sanabria, y la tercera opción es un enlace entre las dos anteriores, que bordea por el sur la población de Asturianos y se une a la opción norte en el enlace de la Venta del Lagartijo.

A partir de la confluencia de las anteriores opciones, la traza discurre en variante total por el norte de la actual CN-525 hasta poco antes del cruce con la carretera de Coloma de Sanabria. A partir de este punto y hasta el final de la traza, se plantean dos opciones, al norte y al sur de la actual vía.

La alternativa aprobada técnicamente en el estudio informativo, parte de las afueras de Mombuey por la opción sur, hasta la venta de la Robleda. Desde aquí discurre, por el sur, hasta el paraje de «Praderillos», al norte de Otero de Sanabria, contemplando un enlace entre Palacios de Sanabria y esta población. A partir de esta localidad, prosigue por la única variante planeada, enlazando con Puebla de Sanabria, hasta poco antes del cruce con Santa Coloma. Desde este punto, la traza seleccionada continúa por la opción variante norte hasta el enlace de Requejo.

La actual ocupación de los mejores suelos por actividades agrícolas y las condiciones de imbricación de la red de comunicaciones existente, condicionan la selección de alternativas a favor de la variante total. Dentro de ésta, y por las mismas razones, se selecciona la alternativa norte, en los últimos kilómetros de la traza.

En total, para la alternativa de variante total seleccionada en el Estudio Informativo, se planean tres enlaces, un viaducto, 19 pasos a nivel y 36 puentes. El movimiento de tierras planeado es de 1.847.591.200 metros cúbicos, y el tráfico previsto para la nueva infraestructura es de 6.750 coches por día. La velocidad prevista es de 100 kilómetros por hora, con calzada de 2 x 7 metros, y arcenes, exterior de 2,5 metros e interior de un metro.

El Estudio Informativo selecciona como opción más recomendable la alternativa 4, formada por los tramos $V_9 + V_{10} + V_{11} + V_{12}$.

El subtramo III del proyecto consiste en la definición del trazado de autovía que abarca 27,4 kilómetros, entre la localidad zamorana de Requejo y la orensana de Villavieja, perteneciente a la autovía Benavente-Porriño.

Las opciones planteadas en el Estudio Informativo se construyen por adición de numerosos tramos, que son, en casos, desdoblamiento de la actual CN-525 y en otros, trazados en variante respecto a la misma vía. Entre las opciones planteadas, se considera la adaptación del actual trazado en algunos tramos en duplicación, rebajando las características geométricas en los mismos a las condiciones A-80, con curvas de radio mínimo de 250 metros. Esta opción se justifica con el fin de evitar túneles muy prolongados, pendientes muy pronunciadas y obras muy costosas en conjunto.

La traza aprobada técnicamente se inicia en Requejo, con las dos calzadas separadas.

La izquierda parte del enlace de Requejo en su posición norte, y en su punto kilométrico 0,650 cruza sobre la calzada derecha para elegir trazado más alto que el de la CN-525, que le permita un túnel corto en portilla de Padornelo sin sobrepasar la pendiente del 5 por 100 en su bajada. Atraviesa el morro del Castellón con un túnel de 475 metros de longitud. En la zona de los Tormos se proyecta un viaducto y seguidamente el nuevo túnel de Padornelo de 870 metros de longitud. Prosigue la traza dejando al norte la CN-525 y contornea por el sur el núcleo urbano de Padornelo con un enlace. A partir de este punto, las dos calzadas se reúnen en un solo eje común.

La calzada derecha parte de Requejo en variante, con un enlace al norte de la población y discurre, sobre un terreno fuertemente ondulado, utilizando, a partir del segundo kilómetro y durante casi 5 kilómetros, la calzada actual que está provista de tres carriles.

Utiliza el túnel de Padornelo ya existente y, a partir de su boca oeste, inicia una variante de trazado, pasando sobre la calzada izquierda, para posteriormente unir sus trazados en un solo eje.

Discurren a continuación las dos calzadas en paralelo y, durante 900 metros, en tres carriles. Enlaza con Aciberos a menos de dos kilómetros del enlace de Padornelo. La calzada izquierda continúa con tres carriles, coincidiendo en algunos tramos, en traza, con la CN-525, pero no en alzado. Se enlaza con Lubián y, hasta el viaducto del Tuela, la opción continúa en desdoblamiento, siendo la calzada actual la izquierda, que es la ascendente. Después del viaducto, se inicia la subida a La Canda, atravesando terreno muy accidentado y el desdoblamiento cambia de lado. A partir de aquí se vuelven a independizar las dos calzadas.

La izquierda discurre al sur de la CN-525 y tiene un enlace con Las Hedradas y un viaducto para salvar el arroyo Arrochas. Incluye un nuevo túnel en La Canda de 660 metros, que aprovecha parcialmente el que existe en la actualidad. A partir de la boca oeste del túnel se vuelven a reunir las dos calzadas en un eje común en desdoblamiento de la CN-525 y la que discurre sobre la vía actual y durante algo más de un kilómetro, se planea con condiciones A-80. Contempla un enlace al este de Villavieja y otro al oeste de esta misma población.

En total, para la alternativa seleccionada en el estudio informativo, se planean seis enlaces, nueve viaductos, 14 pasos a nivel, 20 puentes y cuatro túneles. El movimiento de tierras planeado es de 2.775.717.800 metros cúbicos, y el tráfico previsto para la nueva infraestructura es de 6.749 coches por día. La velocidad prevista es de 100 kilómetros por hora, con calzada de 2 x 7 metros y arceles, exterior de 2,5 metros e interior de un metro. En algún tramo, contempla rebajar las características geométricas para aprovechar el trazado existente mediante duplicación de calzada, a las condiciones A-80, con curvas de radio mínimo de 250 metros.

El estudio informativo selecciona como opción más recomendable para cada una de las calzadas la compuesta por los siguientes tramos:

Calzada izquierda: $V_{11} + V_{21} + V_{3DI} + V_{3C'} + D_4 + V_4' + V_5 + V_6' + D_{8N} + D_{8D} + D_8$.

Calzada derecha: $V_{1D} + D_{3A'} + V_{2D} + V_{3DI} + V_{3C'} + D_4 + D_6' + D_6' + D_7' + D_{8D} + D_8'$.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Contenido

El estudio recoge todos los epígrafes de contenido incluidos en el artículo 7.º, capítulo II, del Real Decreto 1131/1988.

Inventario ambiental: Examina los factores tanto del medio físico (abiótico y biótico), como los del socioeconómico (demografía, actividades económicas, estructura territorial y patrimonio arqueológico y cultural) y perceptual, susceptibles de verse afectados por el Proyecto. Este inventario va acompañado de una cartografía temática, presentándose un total de 17 mapas, y un reportaje fotográfico. Describe una «tipología de paisajes» en el entorno afectado por la obra, en términos de paisaje natural, semi-natural, rural y urbano, concluyendo que el paisaje es de carácter eminentemente rural, con correspondencia con los usos del suelo que se pre-

sentan en el territorio. Analiza las capacidades de visualización del entorno en términos de paisaje extrínseco y paisaje intrínseco, para diferentes puntos de la traza proyectada. Identifica la zona de Quiruelas de Vidriales y el paso entre Junquera de Tera y Rionegro del Puente como los puntos en los que la correspondencia entre ambos está más equilibrada.

En cuando al medio socioeconómico, resalta la notable dispersión de los asentamientos humanos que caracteriza a la zona, la estructura de la propiedad de medio a minifundista que se aprecia en el territorio, y el notable envejecimiento poblacional detectado. Estas características hacen de la zona estudiada una de las más deprimidas socioeconómicamente a nivel nacional.

Desde un punto de vista cultural, se identifican y localizan los recursos existentes, presentándose una cartografía con los principales yacimientos arqueológicos inventariados en la zona.

Concluye el estudio que el área afectada no contiene valores naturales excepcionales por su valor didáctico, turístico, científico-cultural o conservacionista.

Identificación y caracterización de impactos: Se definen 24 criterios posibles, en los términos recogidos en el Real Decreto 1302/1986, de 28 de junio.

El estudio compara dos alternativas globales, la alternativa 1, variante total, y la alternativa 2, desdoblamiento de la actual CN-525 en toda su traza.

Caracteriza los impactos según las acciones del proyecto en sus dos alternativas, y relaciona los posibles efectos sobre 18 factores del medio susceptibles de ser alterados. Aborda una valoración de impactos no cuantificada, a partir de dos matrices, una para la fase de construcción y otra para la de funcionamiento, con entradas para las dos alternativas consideradas globalmente. A continuación figura la explicación correspondiente a cada cruce de variable.

El estudio establece como alteraciones más significativas las siguientes:

Necesidad de acometer voladuras sobre las litologías plutónicas y gneíscas debido a la escasa ripabilidad de estos materiales. La dificultad geológica aumenta en grado al oeste del meridiano de Junquera de Tera, es media hasta la Venta del Lagartijo, aumenta en la zona de Requejo y es alta desde este punto hasta el final del trazado.

Afección y desaparición de complejos edáficos de alto valor productivo sobre las litologías terciarias y cuaternarias, así como de las formaciones antropogénicas que sustentan, de alto valor ecológico. Particularmente afectados resultan el corredor entre Benavente y Junquera de Tera y las inmediaciones del curso del río Castro.

Eliminación de bandas importantes de vegetación natural (encinares más o menos adhesionados, bosques de ribera, etc.), de forma general más desarrollados en la alternativa 1.

Destrucción y modificación de hábitats en función de las formaciones vegetales afectadas y alteración de las pautas de comportamiento de determinadas especies animales, afectando por igual las dos alternativas.

Modificación y pérdida del valor paisajístico de la zona, de forma general, mayor sobre el trazado de la alternativa 1, frente al paisaje ya modificado de la alternativa 2.

Medidas correctoras: Las medidas correctoras se establecen en función de los distintos factores ambientales, con carácter genérico.

Aire:

Control de la emisión de polvo durante la fase de construcción.

Control de la emisión de ruidos y vibraciones en aquellas operaciones productoras de los mismos. Incluirá como proceso final de la fase de construcción la formación de pantallas acústicas vegetales o mixtas en aquellos puntos que lo requieran y que aparecen cartografiados en mapas.

Geología:

Realizar movimientos de tierras adaptados a la topografía natural.

Formación y estabilización de taludes, excepto en caso necesario, con pendientes menores al 50 por 100.

Suelos:

Limpieza inmediata de residuos y eliminación total de escombros.

Hidrología:

Respeto al sistema natural de drenaje.

Vegetación:

Regeneración de la cubierta vegetal modificada con especies que se adaptan a las directrices adoptadas en los criterios de selección que se adjuntan.

Fauna:

Realización de las obras fuera de las épocas de reproducción de los grupos faunísticos.

Diseño, en los pilares, puentes de hormigón y estructuras semejantes, de espacios angostos que puedan servir de refugio a las distintas especies de quirópteros.

Paisaje:

Acumulación de materiales de obra en puntos seleccionados con anterioridad que eviten ocasionar impactos visuales negativos.

Análisis paisajístico que persiga el diseño óptimo, mejora de las condiciones visuales del paisaje extrínseco y diseño de pantallas de ocultación de las variantes en aquellos puntos de grave impacto negativo. Ambas medidas han de ir incluidas como proceso final de la fase de construcción, y para la última acción se adjuntan diseños tipo y mapas de localización.

Recursos culturales:

Prospección arqueológica previa a las obras y excavación de los posibles yacimientos, caso de que resultaran afectados por las mismas.

Recuperación de las vías pecuarias ocupadas o intersectadas por la obra, mediante permuta por los terrenos afectados por otros que proporcionen itinerarios alternativos.

Plan de vigilancia ambiental: Para la verificación del cumplimiento de las anteriores medidas correctoras, se establece un sistema de vigilancia sobre aquellas que se refieren a vegetación.

Documento de síntesis: Recoge un resumen del Estudio de Impacto Ambiental.

Análisis de contenido

El estudio es bastante confuso, no siendo fácil deducir de manera clara los pros y contras de cada alternativa desde el punto de vista ambiental, ya que las mismas se consideran genéricamente y no en función de los tramos que las configuran y que son los empleados en la selección que realiza el estudio informativo.

Se aporta abundante información irrelevante y reiterativa, echándose de menos otro tipo de datos que serían adecuados para la evaluación. A pesar de realizarse el examen por tramos, no se analiza de forma completa el efecto barrera de la autovía sobre las poblaciones de macromamíferos.

La cartografía temática es deficiente en cuanto a contenido y escala de análisis. No incluye ningún mapa valorativo, excepto el de potencial de visualización.

El estudio no realiza una valoración adecuada de la afección a las dehesas de Requejo y Mosteruelo, así como a las zonas de regadío de Manganeses de la Polvorosa y Quiruelas de Vidriales.

No se realiza una valoración adecuada de los inventarios que, en el caso de la fauna, es totalmente insatisfactorio por carecer de la distribución de las especies, estimación de sus efectivos, cartografía de hábitats, etc. Además, no compara el efecto barrera sobre la fauna inducido por el trazado de las alternativas 1 y 2, aunque de manera general y dado que la fauna (en este caso representada principalmente por el lobo), ha de atravesar la autovía tanto en el caso de desdoblamiento como en el caso de variante, siempre podrá flexibilizarse más el paso en un nuevo trazado que en una construcción existente más adaptada al terreno (y por consiguiente con pocas posibilidades de pasos inferiores), que al pasar a autovía pierde la anterior permeabilidad por tener que ser vallada.

El estudio no describe con detalle las características de los impactos del trazado de todas las alternativas, que sería conveniente reflejar en una cartografía detallada.

El Estudio de Impacto Ambiental no recoge en su contenido la posible afección al Parque Natural del Lago de Sanabria y sierras aledañas, ni a la Reserva Nacional de Caza de la Sierra de la Culebrá, debido a que éstos quedan alejados de la autovía.

Identifica, sin localizarlos, toda una serie de impactos relacionados con el «efecto barrera», con la destrucción de hábitats fluviales y de zonas encharcadas y con la afección a vías pecuarias.

La selección de alternativas se realiza en base a una matriz de tipo semicuantitativo que incorpora sólo parcialmente los criterios previamente definidos en la valoración de impactos. No queda reflejada de una forma inequívoca la selección que se ha realizado, ya que en el apartado de conclusiones se hacen consideraciones a favor y en contra de las alternativas, sin tomar una decisión clara, dando así a entender que al discurrir ambas alternativas por el mismo corredor, los impactos generados son similares.

Las medidas correctoras propuestas no están definidas ni en su aspecto técnico ni en el económico, por lo que no se puede conocer ni su eficacia ni el compromiso de su ejecución.

El Programa de Vigilancia sólo resulta válido cuando se establece sobre límites de confianza en la eficacia de medidas correctoras que, por consiguiente, tienen que estar definidas técnicamente.

ANEXO IV**Resumen de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental***Relación de alegantes***Alegaciones de Instituciones y Organismos:**

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León.

Servicio de Carreteras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.

Unidad Técnica de Arqueología de Zamora de la Junta de Castilla y León.

Diputación Provincial de Zamora.

Corporación Provincial de Orense.

Ayuntamientos de Cernadilla, Manganeses de la Polvorosa, Cacabelos, Mombuey, Santa Cristina de la Polvorosa, Camarzana de Tera, San Cristóbal de Entreviñas, Quiruelas de Vidriales, Santibáñez de Tera, Brime de Urz, Vega de Tera, Benavente, Asturianos, Palacios de Sanabria, Puebla de Sanabria, Robleda-Cervantes, Cobrerros, Requejo y Lubián.

Alegaciones de Asociaciones:

La Asociación Agraria de Jóvenes Agricultores (ASAJA).

Don Juan José González, Secretario del grupo ecologista CICONIA.

Don Juan Manuel Gallego Luque, en representación de la Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental (CODA).

Alegaciones de particulares:

Un grupo de industriales de Puebla de Sanabria.

Un grupo de industriales de Cobrerros.

Don Laurentino Cordero León, vecino de Santa Cristina de la Polvorosa.

Comisión de vecinos de Manganeses de la Polvorosa.

Don Aurelio Barrón Colino, don Santiago del Amo y don Manuel Verde, vecinos de Camarzana de Tera.

Don José Peral y don Fernando Román Vega, vecinos de Quiruelas de Vidriales.

Don Francisco Barrio Alonso y don Angel Martín Alonso, vecinos de Cernadilla.

Don José Antonio Martins, en nombre de «Petrogal Española, Sociedad Anónima».

Don Jesús González, vecino de Puebla de Sanabria.

Don José Maestre Rodríguez, vecino de Asturianos.

Don Gonzalo Diéguez, vecino de Lubián.

Doña Nati Ruiz Aguilar.

*Contenido ambiental de las alegaciones***Alegaciones de Instituciones y Organismos:**

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio considera que debe optarse por la solución en desdoblamiento de los subtramos I y II, y por la solución en variante en el subtramo III.

También aconseja la construcción de una serie de pasos para fauna que minimicen el efecto barrera.

La Unidad Técnica de Arqueología de Zamora del Servicio Territorial de Cultura y Turismo puntualiza los errores y omisiones cometidos en el EIA en el tratamiento de los datos arqueológicos y en el enjuiciamiento de los mismos, y establece unas conclusiones que se refieren a:

La necesidad de repetir en el trabajo de prospección intensiva si se producen variaciones en el trazado propuesto.

La necesidad de que técnicos del MOPT y de la Junta de Castilla y León estudien de forma conjunta la determinación de si un yacimiento debe ser excavado o no, incluso, afectado o destruido por la obra a ejecutar.

La obligación de que los estudios arqueológicos sean realizados por técnicos especialistas en la materia, bajo la supervisión de la Junta de Castilla y León.

El Ayuntamiento de Robleda-Cervantes solicita un desplazamiento del trazado unos 200 metros al sur de la localidad menor de Triufé, para

que no afecte a la concesión de subvenciones comunitarias para la futura creación de un Centro de turismo rural en la misma.

Alegaciones de Asociaciones:

ASAJA se opone al trazado recomendado en la información pública para el primer subtramo en la zona próxima a Manganeses por los perjuicios que causará a las explotaciones agrícolas de la zona.

El grupo ecologista CICONIA considera que debe optarse por la solución en desdoblamiento para el primer subtramo (Benavente-Mombuey), al afectar el trazado propuesto al encinar de Mosteruelo, la vega de Manganeses de la Polvorosa y Santa Cristina y el monte de Requejo. También propone la construcción de una serie de pasos para fauna que minimicen el efecto barrera, concretando la ubicación más aconsejable para diez de estos pasos.

La CODA, tras hacer una serie de consideraciones acerca de los impactos de las infraestructuras lineales en las poblaciones de grandes mamíferos y, en particular, el lobo ibérico, pide que se tenga en cuenta la construcción de pasos para la fauna que minimicen el efecto barrera generado por la nueva autovía.

Alegaciones particulares:

La Comisión de Vecinos de Manganeses de la Polvorosa se opone al trazado por considerar que atraviesa las mejores zonas agrícolas, y llaman la atención sobre el perjuicio ambiental causado al atravesar el río Orbigo y la dehesa de Requejo.

Doña Nati Ruiz Aguilar, tras hacer una serie de consideraciones acerca de los impactos de las infraestructuras lineales en las poblaciones de grandes mamíferos y, en particular, el lobo ibérico, solicita que se tenga en cuenta la construcción de pasos para la fauna que minimicen el efecto barrera generado por la nueva autovía.

Don Angel Martín Alonso, vecino de Cernadilla, recomienda una mejor ubicación para un área de descanso basándose en la estabilidad de los terrenos.

22082 *RESOLUCION de 3 de agosto de 1993, de la Subsecretaría, por la que se dispone el cumplimiento en sus propios términos de la Sentencia recaída en el recurso contencioso-administrativo número 7.283/1992 de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, interpuesto por «Dragados y Construcciones, Sociedad Anónima», relativo a adjudicación de contrato de obras para la construcción del edificio de la Escuela Superior de Marina de Santander.*

En el recurso contencioso-administrativo número 7.283/1992, interpuesto por «Dragados y Construcciones, Sociedad Anónima», ante la Sala Tercera del Tribunal Supremo, contra resolución del Departamento, de 7 de junio de 1988, relativa a adjudicación de contrato de obras para la construcción del edificio de la Escuela Superior de Marina de Santander, se ha dictado sentencia con fecha 18 de marzo de 1993, cuya parte dispositiva literalmente dice:

«Fallamos: Que desestimando el actual recurso contencioso-administrativo, interpuesto por la Procuradora señora Fernández-Criado Bedoya, en nombre y representación de la Entidad «Dragados y Construcciones, Sociedad Anónima», frente a la Administración General del Estado, representada y defendida por su Abogacía, contra la Resolución del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de fecha 7 de junio de 1988, por la que se desestima el recurso de alzada interpuesto contra otra de la Dirección General de la Marina Mercante, de fecha 14 de julio de 1987, a que este proceso se refiere; declaramos ser conformes a derecho las resoluciones recurridas. Todo ello, sin hacer una expresa declaración de condena en costas.»

Esta Subsecretaría, de conformidad con lo establecido en los artículos 103 y siguientes de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956, ha dispuesto que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia y su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 3 de agosto de 1993.—El Subsecretario, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmo. Sr. Director general de la Marina Mercante.

22083 *RESOLUCION de 3 de agosto de 1993, de la Subsecretaría, por la que se dispone el cumplimiento en sus propios términos de la sentencia recaída en el recurso contencioso-administrativo número 330/1986 de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, interpuesto por «Empresa Nacional del Petróleo, Sociedad Anónima» (ENPETROL), relativa a autorización para transporte marítimo de crudo en el buque «Olimpic Sun II».*

En el recurso contencioso-administrativo número 330/1986, interpuesto por «Empresa Nacional de Petróleo, Sociedad Anónima» (ENPETROL), ante la Sala Tercera del Tribunal Supremo, contra resolución del Departamento de 4 de junio de 1986, relativa a autorización para transporte marítimo de crudo en el buque «Olimpic Sun II» se ha dictado sentencia con fecha 1 de junio de 1992, cuya parte dispositiva literalmente dice:

«Fallamos: Que estimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la «Empresa Nacional del Petróleo, Sociedad Anónima» (ENPETROL), contra las Resoluciones de la Dirección General de la Marina Mercante, de 12 de junio y 2 de julio, ambas de 1985, así como frente a la también Resolución del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de 4 de junio de 1986, esta última desestimatoria de los recursos de alzada contra las primeras formulados, a que las presentes actuaciones se contraen, debemos: Anular y anulamos tales Resoluciones por su disconformidad a Derecho. Declarar y declaramos el derecho de la recurrente «Empresa Nacional del Petróleo, Sociedad Anónima» (ENPETROL), a ser indemnizada, con cargo a la Administración demandada, de los daños y perjuicios que las anuladas Resoluciones administrativas le causaron, cuya cuantía se determinará en período de ejecución de sentencia, y sin que la misma pueda superar la cantidad de 20.303.132 pesetas. Sin expresa imposición de costas a ninguna de las partes.»

Esta Subsecretaría, de conformidad con lo establecido en los artículos 103 y siguientes de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956, ha dispuesto que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia y su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 3 de agosto de 1993.—El Subsecretario, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmo. Sr. Director general de la Marina Mercante.

22084 *RESOLUCION de 10 de agosto de 1993, de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, por la que se acuerda la inscripción del «Laboratorio Gabinete de Estudios y Control de Calidad, Sociedad Limitada», sito en Galeón, 25, Polígono Industrial de Palmones, Los Barrios, Cádiz, en el Registro General de Laboratorios de Ensayos Acreditados para el Control de Calidad de la Edificación, y la publicación de dicha inscripción.*

Vista la comunicación del Consejero de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, de la Orden de 22 de junio de 1993 concediendo acreditaciones al «Laboratorio Gabinete de Estudios y Control de Calidad Sociedad Limitada, sito en Galeón, 25, Polígono Industrial de Palmones Los Barrios, Cádiz, para la realización de ensayos en el área técnica de acreditación para el control de calidad de la edificación: «Área de control de hormigón en masa, de cemento, de áridos y de agua».

Esta Dirección General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de las disposiciones reguladoras generales para la acreditación de Laboratorios de Ensayos para el Control de Calidad de la Edificación aprobadas por el Real Decreto 1230/1989, de 13 de octubre, acuerda

1. Inscribir el citado Laboratorio en el Registro General de Laboratorios de Ensayos para el Control de Calidad de la Edificación, en el área técnica de acreditación «Área de control de hormigón en masa, de cemento de áridos y de agua» con el número 111092HC93.