

### III. Otras disposiciones

## MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

**30259** RESOLUCION de 14 de diciembre de 1993, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se hacen públicos los valores de determinados índices de referencia para préstamos hipotecarios a interés variable.

En cumplimiento de lo establecido en la Resolución de esta Dirección General de 20 de junio de 1986, se dispone la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de los siguientes índices de referencia con carácter meramente informativo:

Definición del índice	Valor nominal del índice Porcentaje
a) Media móvil semestral del tipo de interés medio ponderado de las Cédulas hipotecarias emitidas en el semestre junio-noviembre de 1993 .....	8,87
b) Media móvil semestral del tipo de interés medio ponderado de los títulos de Deuda Pública interior y amortizable, de plazo entre tres y seis años, emitidos durante el semestre junio-noviembre de 1993 .....	9,48

Madrid, 14 de diciembre de 1993.—El Director general, Manuel Conthe Gutiérrez.

**30260** RESOLUCION de 15 de diciembre de 1993, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, modificando las Resoluciones de fecha 15 de noviembre de 1993, por las que se hacen públicos los valores de determinados índices de referencia para préstamos hipotecarios a interés variable.

Advertido error en el cálculo de la media móvil semestral del tipo de interés medio ponderado de los títulos de Deuda Pública interior y amortizable, de plazo entre tres y seis años, emitidos durante el semestre mayo-octubre de 1993, publicado en la Resolución de 15 de noviembre de 1993 (página 32644 del «Boletín Oficial del Estado» número 278, del 20), de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se hacen públicos los valores de determinados índices de referencia para préstamos hipotecarios a interés variable, se procede a la debida rectificación:

Donde dice: «b) ...: 10,07», debe decir: «b) ...: 10,04».

Madrid, 15 de diciembre de 1993.—El Director general, Manuel Conthe Gutiérrez.

**30261** RESOLUCION de 15 de diciembre de 1993, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se hacen públicos los valores de determinado índice de referencia para préstamos hipotecarios a interés variable.

En cumplimiento de lo establecido en la Resolución de esta Dirección General de 5 de diciembre de 1989, se dispone la publicación del siguiente índice de referencia con carácter meramente informativo:

Definición del índice	Indice efectivo (Porcentaje)	Indice nominal equivalente para pagos semestrales (Porcentaje)
Media móvil semestral, centrada en el mes de noviembre de los rendimientos internos medios ponderados diarios de los valores emitidos por el Estado, materializados en anotaciones en cuenta y negociados en operaciones simples al contado del mercado secundario entre titulares de cuentas con vencimiento residual entre dos y seis años .....	9,000	8,806

Madrid, 15 de diciembre de 1993.—El Director general, Manuel Conthe Gutiérrez.

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

**30262** RESOLUCION de 18 de noviembre 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 de la Plata. CN-630, de Gijón a Sevilla. Tramo: Béjar-Mérida. Subtramo: Béjar-Aldeanueva del Camino, 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, 18 de noviembre de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AUTOVIA DE LA PLATA. CN-630, DE GIJON A SEVILLA. TRAMO BEJAR-MERIDA. SUBTRAMO BEJAR-ALDEANUEVA DEL CAMINO, 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 28 de mayo de 1990 a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación ambiental la memoria-resumen del tramo Béjar-Mérida, consistente en la orden de estudio informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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 22 de septiembre 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.

La Dirección General de Carreteras sometió una parte del estudio informativo, consistente en el subtramo Béjar-Aldeanueva del Camino, de aproximadamente 17 kilómetros de longitud, y el estudio de impacto ambiental de ese subtramo, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 17 de marzo de 1993, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 22 de julio de 1993, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del estudio informativo del subtramo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de su información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo del subtramo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental del subtramo, 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 del 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 de la Plata, CN-630, de Gijón a Sevilla. Tramo Béjar-Mérida. Subtramo Béjar-Aldeanueva del Camino.

#### Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, teniendo en cuenta la falta de alegaciones al proyecto desde el punto de vista del medio ambiente, y las carencias que presenta el Estudio de Impacto Ambiental, se considera que la alternativa 1 de las tres presentadas es ambientalmente viable, aunque para su ejecución deberán cumplirse las siguientes condiciones:

1. *Protección de los servicios existentes.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará la continuidad de los servicios, entre los que se destacan las vías pecuarias denominadas Cañada Real de la Plata, Colada de Segura, Colada a Cañada Real y Colada al Abrevadero de Garganta Ancha, y los sistemas de riego en la zona de los regadíos del Ambroz.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de no impactar significativamente las características del sistema fluvial formado por el río Ambroz y el arroyo Romanillos, no se localizarán canteras ni préstamos ni se verterán materiales ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o erosión se afecte al mismo.

En particular, en la construcción del puente sobre el río Ambroz, la franja de afección a la vegetación de ribera se limitará al ancho de ocupación de la calzada.

3. *Protección a la fauna.*—Con objeto de minimizar el efecto barrera y riesgo de atropello de la fauna, se llevará a cabo un estudio sobre sus pasos naturales, y se diseñarán los pasos artificiales en concordancia con aquéllos, al menos cada kilómetro, en consulta con los órganos respectivamente competentes de la Junta de Castilla-León y de la Junta de Extremadura. Asimismo, los pilares de los viaductos sobre el río Ambroz y el arroyo Romanillos deberán mantener al menos una franja de 5 metros fuera del cauce para permitir la permeabilidad de la fauna asociada a las riberas.

4. *Protección de la vegetación natural.*—Dado que la alternativa elegida discurre a media ladera al oeste del embalse de Baños entre los puntos kilométricos 0,000 y 8,000, por una zona de robles y rebollos, se vallará el límite de ocupación de la vía durante las obras para evitar la afección a estas formaciones vegetales fuera de lo estrictamente necesario.

5. *Protección del patrimonio arqueológico.*—Teniendo en cuenta lo que indica el estudio de impacto ambiental y lo manifestado por diversos organismos sobre la proximidad de restos arqueológicos al trazado de la vía, se realizará un estudio de prospecciones a ejecutar en consulta con los organismos competentes de la Junta de Castilla-León y de la Junta de Extremadura.

6. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación e integración paisajística de la obra. El citado proyecto deberá dedicar especial atención a los desmontes de los

puntos kilométricos 1,500, 7,400 y 8,700, con altura media y longitud, respectivamente, de alrededor de 15 y 300 metros, 30 y 400 metros, 21 y 250 metros y 14 y 300 metros, y al terraplén del punto kilométrico 3,200 con altura media y longitud de alrededor de 15 y 200 metros. También contemplará la ubicación y recuperación de los terrenos a utilizar para canteras, préstamos, escombreras y vertederos, parque y tránsito de maquinaria, almacén de materiales, plantas de hormigonado y asfaltado, etc.

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 recepción provisional de la obra.

7. *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 condicionado de esta Declaración.

En el programa se detallará el 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 de la Dirección General de Carreteras 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:

Informe sobre las medidas de protección a la fauna realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 6.

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

Informes sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 6.

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.

8. *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 e incluido en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta Declaración de Impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Diseño de pasos de fauna a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas a tomar a que se refiere la condición 5.

Proyecto de recuperación a que hace referencia la condición 6, que incluirá la localización de canteras, graveras y zonas de préstamo.

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 en estas condiciones, figurarán con Memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorarán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Madrid, 18 de noviembre de 1993.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

#### ANEXO I

##### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto del tramo Béjar-Mérida

Relación de consultados	Respuestas recibidas
1. ICONA.	X
2. Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-León.	
3. Presidencia de la Junta de Castilla-León.	
4. Consejería de Medio Ambiente de Castilla-León.	X
5. Gobierno Civil de Salamanca.	
6. Diputación Provincial de Salamanca.	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
7. Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Extremadura.	
8. Presidencia de la Junta de Extremadura.	
9. Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.	X
10. Confederación Hidrográfica del Guadiana.	
11. Gobierno Civil de Cáceres.	
12. Diputación Provincial de Cáceres.	
13. Diputación Provincial de Badajoz.	
14. Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias de Salamanca.	
15. Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Salamanca.	X
16. Departamento de Botánica. Facultad de Ciencias. Universidad de Extremadura.	X
17. Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología, C.S.I.C. Salamanca.	
18. Instituto Universitario de Estudios de Desarrollo Regional. Universidad de Extremadura.	
19. Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla-León.	
20. GEC (Grupo Ecologista Carabo).	
21. Asociación Universitaria de Salamanca (AEUS).	
22. Arco Iris. Asociación Ecologista. Salamanca.	
23. ADENEX (Asociación para la Defensa de la Naturaleza de Extremadura).	X
24. GEXAN (Grupó Extremeño de Amigos de la Naturaleza).	
25. CEPA. Badajoz.	X
26. Ayuntamiento de Béjar.	X
27. Ayuntamiento de Baños de Montemayor.	
28. Ayuntamiento de Hervás.	
29. Ayuntamiento de Plasencia.	X
30. Ayuntamiento de Aljucén.	
31. Ayuntamiento de Mérida.	

El ICONA en su contestación realiza una serie de consideraciones señalando que las posibles alternativas podrían afectar a los espacios naturales que se indican en el anexo. (Ninguno de estos espacios naturales se encuentran en la zona del subtramo Béjar-Aldeanueva del Camino, que aquí se analiza).

Anexo:

Area y Buitrera (términos municipales más próximos: Valdelageve y Lagunilla). Zona de Especial Protección para las Aves (Directiva 79/409/CEE).

Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes (junto a Cáceres). Zona de Especial Protección para las Aves (Directiva 79/409/CEE).

Malpartida de Cáceres-Arroyo de la Luz (junto a Cáceres). Territorio de elevado valor natural por lo que ha sido incluido en el Proyecto Biotopos/Corine/ICONA.

Embalse de El Salor. Zona Húmeda de Importancia Nacional en función de las aves acuáticas. Reconocida por el International Council for Bird Preservation (ICBP). Incluida en el Proyecto Biotopos/Corine/ICONA.

Aldea del Cano-Casas de Don Antonio. Area Importante para las Aves reconocida por el International Council for Bird Preservation (ICBP). Incluida en el Proyecto Biotopos/Corine/ICONA.

Sierra de San Pedro. Zona de Especial Protección para las Aves (Directiva 79/409/CEE). Reconocida por el International Council for Bird Preservation (ICBP). Incluida en el Proyecto Biotopos/Corine/ICONA.

Embalse de Cornalvo. Parque Natural (D. 110/88). Zona de Especial Protección para las Aves (Directiva 79/409/CEE). Incluida en el Proyecto Biotopos/Corine/ICONA.

Embalse de Montijo. Area Importante para las Aves, reconocida por el International Council for Bird Preservation (ICBP).

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla-León indica que el proyecto se encuentra relacionado con el Parque Natural de Candelario, espacio incluido en la Red de Espacios Naturales de la Comunidad.

Habrà que considerar la posible afectación por el trazado, de masas de encinares y robledales con el fin de causarles el menor daño posible, incluso considerando la posibilidad de repoblar zonas equivalentes a las eliminadas.

La futura autovía atravesará varios cursos de agua. Es necesario proyectar esos pasos de manera que eviten cualquier daño a la riqueza piscícola, así como la alteración a la vegetación ripícola.

Con objeto de conocer con exactitud la afección al Parque Natural de Candelario, se ha realizado una consulta posterior a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla-León. Dicho Organismo ha emitido datos que revelan la no afección significativa a dicho Parque.

La Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura señala en su escrito que se muestra de acuerdo con el proyecto y hace petición del futuro estudio de impacto ambiental para su análisis.

El Departamento de Geografía de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Salamanca remite un extenso informe con las características geomorfológicas, señalando lo siguiente:

#### *Area de Baños de Montemayor*

El descenso hacia Baños de Montemayor crea ámbitos ecológicos singulares, que pueden verse destruidos si las soluciones técnicas y constructivas no son las adecuadas. Por otra parte, llamamos la atención sobre la vegetación politípica del pequeño río de Baños y la ermita del Humilladero, que también pueden verse afectados por el trazado de la autovía.

#### *Valle Ambroz y Aldeanueva del Camino*

En torno al valle del río Ambroz, que sigue en gran medida una línea de dislocación tectónica y zona hundida, tenemos magníficos pastos y praderas, un potencial ecológico que es el soporte de un aprovechamiento ganadero secular.

#### *Cañada de la Vizana*

En el paisaje actual y en su red caminera aún se muestra con relativa nitidez el paso de la Cañada de La Vizana, que en algunos tramos se conoce y nombra con el de Camino de la Plata y calzada de los Romanos y, en otros, como cordel de merinas. Por su valor histórico-geográfico en el aprovechamiento de recursos renovables y pastos extremos (montaña leonesa e «invernaderos» extremeños), amén de ser patrimonio común, debe conservarse y protegerse, con la delimitación y señalización precisa.

(El resto de su escrito no se refiere al subtramo Béjar-Aldeanueva del Camino.)

El Departamento de Botánica de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Extremadura indica que toda estimación sobre el posible perjuicio ambiental de una construcción debería pasar necesariamente por un estudio previo sobre el valor florístico, paisajístico y faunístico del área afectada, para emitir un juicio serio sobre el impacto ambiental en potencia.

La Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura (ADENEX) señala lo siguiente:

Deben extremarse las precauciones para la protección del paisaje, adoptando medidas para minimizar el impacto del proyecto, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Como elementos importantes del paisaje, susceptibles de ser alterados, se refiere al relieve y a la vegetación.

En cuanto a la vegetación indica la conveniencia de reducir en lo posible la anchura de la franja a desarbolar, sin traspasar las dimensiones realmente requeridas por el proyecto.

(El resto de su escrito no se refiere al subtramo Béjar-Aldeanueva del Camino.)

La Coordinadora Extremeña de Protección Ambiental (CEPA) dice lo siguiente:

Indica la conveniencia de evitar movimientos de tierras excesivos y proceder a restaurar los desmontes con muros y plantaciones de matorrales y árboles autóctonos de la zona.

Destaca la gran importancia cultural y ganadera de las comarcas que atraviesa la autovía, que sigue el trazado de la antigua calzada romana, por lo que deberán ser respetados y restaurados escrupulosamente todos los restos históricos y los descansaderos, cordeles, cañadas, etc., recordando que las cañadas reales deben tener un mínimo de 75 metros de ancho, 35 metros los cordeles y 15 metros las veredas.

Hace especial hincapié en que la autovía no intercepte el paso de la fauna, compuesta de especies como el lince, lobo, cabra montés, ciervo, corzo y jabalí. Solicita se respeten todas las márgenes de ríos, arroyos y vaguadas para evitar alteraciones del equilibrio hídrico. Indica la conveniencia de no efectuar obras en estas zonas en época de lluvias para evitar la turbiedad en las aguas que en la zona de Béjar soportan una especie en peligro de extinción, como es el desmán, y, en el resto del área, cigüeñas negras, garzas, galápagos, peces, anfibios endémicos, etc.

El Ayuntamiento de Béjar señala que:

Si el trazado de la autovía se ajustara en líneas generales, de forma sensible a la configuración que presenta la actual carretera nacional 630, la implantación no originará consecuencias de impacto ambiental negativo, por cuanto previsiblemente no afectará a áreas de singular atractivo basado en un especial valor paisajístico o pintoresco, no tendrá repercusión negativa alguna en plantaciones forestales de estimable significación, y no comportará la introducción de cambios por causa de movimiento de tierras o materialización de obras.

El Ayuntamiento de Plasencia señala una serie de condiciones que no se refieren al subtramo Béjar-Aldeanueva del Camino.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en el desarrollo de tres alternativas para resolver la conversión en autovía de la actual carretera N-630 en el tramo comprendido entre Béjar y Aldeanueva del Camino.

Las tres alternativas tienen su origen en el punto kilométrico 428,8 de la carretera N-630.

La alternativa 1, por el oeste de la CN-630, elimina la travesía de Baños de Montemayor, siguiendo a la media ladera por el oeste del embalse de Baños. Pasado el acceso sur a Hervás, el trazado proyectado cruza la carretera actual para iniciar la variante de Aldeanueva, por el este de dicha población, sin afectar a la vía del ferrocarril. Sigue la alternativa en variante, por el este de la CN-630, hasta el acceso norte a la Granja, a partir del cual el trazado consiste en una duplicación por el oeste de la carretera existente. La longitud total de esta alternativa es de 16.914 metros.

La alternativa 2 también elimina la travesía de Baños de Montemayor, discurriendo por el oeste de la población, pasando luego por el este del embalse de Baños, con lo que el trazado queda situado entre la CN-630 y dicho embalse. Continúa el trazado por el oeste de la CN-630 y realiza posteriormente la variante de Aldeanueva, por el oeste. Finalizada la variante, el trazado cruza la carretera existente, para, a continuación, proseguir igual que la alternativa 1. La longitud total de la alternativa 2 es de 16.857 metros.

La alternativa 3 coincide con la 2 pasado el embalse de Baños, girando entonces para ir al encuentro de la 1 antes de la variante de Aldeanueva, coincidiendo con ella hasta el final del trazado. La longitud total es de 17.273 metros.

El Estudio Informativo selecciona como opción más recomendable la denominada alternativa 1.

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

#### Contenido

El Estudio describe las características de los diferentes factores ambientales locales y realiza una valoración de los distintos componentes considerados, tales como medio físico, medio hídrico, medio biológico, hábitat humano, medio socioeconómico y paisaje.

Señala que el clima de la zona es mediterráneo templado en la zona de Hervás, al nordeste del área, y mediterráneo subtropical al suroeste en la parte final del trazado. Las precipitaciones oscilan entre los 800 milímetros y los 1.100 milímetros de las partes medias del valle hasta los 2.000 milímetros de las zonas más elevadas de Baños de Montemayor. La evapotranspiración potencial media se sitúa en los 700 a 1.000 milímetros anuales y el déficit hídrico medio anual entre los 150 a 500 milímetros.

Destaca que el rasgo geográfico más significativo corresponde al fuerte contraste existente entre la parte nororiental, con grandes relieves montañosos (altitudes comprendidas entre 600 metros en el cauce del río Baños y 1.228 en el cerro Buitre), y el sector suroccidental ocupado por una planicie uniforme (altitudes entre 410 y 500 metros), en donde se encuentra la depresión terciaria de Zarza de Granadilla.

Indica el Estudio que la hidrología de la zona se enmarca en la cuenta del río Ambroz, afluente del Caparrós, que a su vez es afluente del Alagón y éste del Tajo. La red secundaria la componen por la derecha, los ríos Gallegos y Hervás, y por la izquierda afluye el río Baldozano y el Baños, que es represado en el embalse de Baños antes de desembocar en el río Ambroz.

Señala, asimismo, la práctica inexistencia de acuíferos de entidad debido a las características litológicas de la cuenca que sólo permiten una

muy ligera percolación. Las características litológicas contribuyen también a un alta estabilidad frente a la erosión.

Según dice el Estudio, no existe información detallada ni amplia sobre la fauna de vertebrados del tramo directamente afectado por la carretera. Por ello el listado de especies de vertebrados que presenta se basa en datos de zonas próximas con características similares, indicando, además, que el proyecto no afecta a ninguna Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), a ningún área importante para éstas, según el inventario del ICBP, ni a ningún espacio natural protegido.

El Estudio considera que lo más destacable del paisaje es la vegetación, marcada por las grandes masas forestales de robles y rebollos en la sierra, y de encinas y alcornoques en los llanos de Aldeanueva del Camino y la Granja.

En cuanto a los cultivos, la zona norte de Baños de Montemayor presenta abundantes terrenos abancalados dedicados antiguamente a las viñas, hoy casi abandonados, y también en esta zona, y en la de Aldeanueva del Camino, olivos.

En el tramo final, al sur de Aldeanueva del Camino, la agricultura se intensifica, especialmente en la ribera del río Ambroz, donde se están desarrollando los regadíos del mismo nombre, declarados de interés nacional.

El estudio realiza un resumen de impactos y comparación de alternativas indicando que no se esperan impactos críticos para ninguna de ellas, apareciendo como mejores la 2 y la 3 desde el punto de vista del medio físico, con la salvedad de ruidos y calidad del aire, siendo la 1 mejor desde la perspectiva socioeconómica y cultural, afirmando, asimismo, que esta alternativa es más barata y tiene mejor nivel de aceptación por la población de Baños.

Según el estudio, los impactos más importantes se producen por:

Desbroce de melojares debido a los movimientos de tierras, en la alternativa 1.

Desbroce de encinas, alcornoques y pastizales húmedos, en las alternativas 2 y 3.

Efecto barrera, en las tres alternativas.

Uso de canteras y graveras, en las tres alternativas.

Afección al paisaje por ocupación de la ladera al oeste del embalse de Baños, en la alternativa 1.

Afección al paisaje producida por la construcción del viaducto cercano al núcleo de Baños, en las alternativas 2 y 3.

Por último, el Estudio no elige ninguna alternativa, indicando textualmente que: «En estas condiciones es difícil pronunciarse por ninguna alternativa, ya que han de conjugarse factores sociales, mediambientales, económicos, etc.».

#### Análisis de contenido

El estudio de Impacto Ambiental realiza una amplia descripción del medio físico, demográfico y socioeconómico, adjuntando un reportaje fotográfico donde se distinguen los diversos aspectos del paisaje de la zona.

El estudio presenta carencias en su contenido, no incluye ningún plano de planta ni perfiles longitudinales de las distintas alternativas, por lo que ha sido necesario consultar el Estudio Informativo para obtener información sobre la importancia de los desmontes, terraplenes y movimiento de tierras.

Identifica los impactos para cada alternativa, mediante unos cuadros, con unos valores que no justifica.

No señala el impacto producido por los desmontes y terraplenes.

No señala la ubicación de canteras y vertederos.

El capítulo de medidas correctoras se refiere solamente a siembras y plantaciones, sin planos de localización de las mismas.

El Programa de Vigilancia y Control se limita a simples recomendaciones sin referencia a la redacción de informe alguno.

El condicionado de esta declaración impone prescripciones para que la ejecución del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable, entre ellas, algunas relativas a materias que debieron ser, previamente, tratadas de forma rigurosa en el Estudio de Impacto Ambiental.

## ANEXO IV

### Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

#### Alegantes

Alegaciones de Organismos:

Ayuntamiento de Hervás.

**Alegaciones de particulares:**

Asociación de Amigos del Camino de Santiago, Vía de la Plata-Béjar. Don Manuel Ramón García González.

Los aspectos medioambientales más significativos mencionados en las alegaciones son:

El Ayuntamiento de Hervás prefiere la solución 2, porque queda más cerca del pueblo y su zona de expansión industrial. Propone que en el caso de realizarse la alternativa 1, se mantenga el acceso a Hervás por el muro del embalse de Baños a enlazar con el actual cruce de las Cañadas.

La Asociación de Amigos del Camino de Santiago, Vía de la Plata-Béjar indica que en el arranque del tramo la autovía ocupa el trazado de la Calzada Romana de la Plata, en el límite de la provincia de Salamanca y Cáceres, suponiendo esta ocupación un riesgo de destrucción de restos arqueológicos. Aporta documentación bibliográfica y cartográfica de este tramo de calzada.

También señala que en las inmediaciones de Aldeanueva del Camino la autovía vuelve a ocupar el trazado de la Vía Romana.

Como consecuencia, recomienda las medidas siguientes:

La prohibición expresa de utilización de la calzada por maquinaria y transportes pesados.

Que se permita su recorrido a pie o en otros medios diferentes de los vehículos a motor, de manera que se mantenga la continuidad del trazado de la vía.

Provisión de pasos inferiores a la autovía suficientemente próximos a los puntos en que ésta ocupe el trazado de la calzada, que eviten dar largos rodeos para realizar un recorrido continuo por la vía romana.

Dotación de una señalización conveniente que indique los puntos de conexión de los nuevos caminos y pasos de enlace con la antigua calzada.

## MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO

**30263** RESOLUCION de 4 de noviembre de 1993, de la Presidencia del Instituto Nacional del Consumo, por la que se da publicidad al Convenio suscrito entre este Organismo y la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía en materia de consumo.

En cumplimiento de lo dispuesto en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 1990, sobre Convenios de Colaboración entre la Administración del Estado y las Comunidades Autónomas, procede la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Convenio de Colaboración entre el Instituto Nacional del Consumo y la Junta de Andalucía, suscrito con fecha 3 de noviembre de 1993, entre el ilustrísimo señor Presidente del Instituto Nacional del Consumo y el excelentísimo señor Consejero de Salud, en materia de consumo.

Lo que se hace público a los efectos oportunos.

Madrid, 4 de noviembre de 1993.—El Presidente, José Conde Olasagasti.

### CONVENIO DE COLABORACION ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DEL CONSUMO Y LA CONSEJERIA DE SALUD DE LA JUNTA DE ANDALUCIA EN MATERIA DE CONSUMO

En Madrid a 3 de noviembre de 1993, reunidos el ilustrísimo señor don José Conde Olasagasti, Presidente del Instituto Nacional del Consumo, y el excelentísimo señor don José Luis García Arboleya, Consejero de Salud de la Junta de Andalucía, intervienen en función de sus respectivos cargos, que han quedado expresados, y en ejercicio de las facultades que a cada uno le están conferidas, con plena capacidad para formalizar el presente Convenio, y expresan:

Primero.—Que el Instituto Nacional del Consumo, en el ejercicio de sus competencias establecidas en el Real Decreto 858/1992, de 10 de julio, y la Comunidad Autónoma Andaluza señalan que ambos Organismos vienen trabajando en común en proyectos de interés mutuo en materia de consumo en virtud de las competencias y esferas de interés que le atribuyen la Constitución y el Estatuto de Autonomía, y, con el fin de institucionalizar dicha cooperación acuerdan formalizarla en el presente Convenio.

Segundo.—Que la puesta en marcha del Convenio de Cooperación entre la Comunidad Autónoma Andaluza, a través de la Dirección General de Salud Pública y Consumo, y el Instituto Nacional del Consumo pretende mejorar la cobertura territorial de los servicios de consumo encargados de la defensa de los usuarios y consumidores, y aumentar el nivel de prestaciones y actividades que los mismos realizan en el desarrollo de sus competencias de consumo, así como la calidad de los mismos.

Tercero.—Que para el cumplimiento de los fines propuestos, suscriben el presente Convenio, en conformidad con lo establecido en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 1990, y conforme con las siguientes:

#### ESTIPULACIONES

##### Cláusula general

El presente Convenio tiene por objeto establecer las bases de la cooperación entre el Instituto Nacional del Consumo y la Comunidad Autónoma Andaluza en relación con las siguientes áreas de actuación:

Colaboración y asistencia técnica a Corporaciones Locales en materia de consumo.

La asistencia técnica en materia de análisis de productos de consumo y evaluación de laboratorios.

La cooperación y colaboración en las actividades de inspección de consumo.

El intercambio de información estadística.

#### Colaboración y asistencia técnica a Corporaciones Locales en materia de consumo

Primera.—El objeto del presente Convenio consiste en articular la coordinación y cooperación entre el Instituto Nacional del Consumo y la Dirección General de Salud Pública y Consumo para el fomento entre las Corporaciones Locales, de la implantación y desarrollo del Sistema Arbitral de Consumo, que tiene como objetivo la solución de los conflictos que surjan entre consumidores y usuarios y empresarios, con ocasión de las operaciones de consumo, de una forma rápida, eficaz y gratuita.

Segunda.—De acuerdo con los requisitos establecidos en el correspondiente anexo, se financiarán programas de difusión del sistema arbitral, como son campañas informativas, de constitución de nuevas Juntas arbitrales y fomento de la actividad de las ya constituidas.

Tercera.—La aportación económica del Instituto Nacional del Consumo para el fin expresado correspondiente al ejercicio de 1993 asciende a 10.445.000 pesetas, con cargo a la aplicación presupuestaria 26.102.443.C.461. La Comunidad Autónoma Andaluza deberá restituir la citada cantidad en el caso de no aplicarla a dichos fines.

Cuarta.—Podrán solicitar ayuda para financiar los programas enunciados en este Convenio las Entidades Locales.

#### Asistencia técnica

##### Quinta. A) Análisis de productos.

A.1 El Instituto Nacional del Consumo, establecerá conjuntamente con la Dirección General de Salud Pública y Consumo de la Comunidad Autónoma Andaluza, en el caso que se acuerde su realización, las campañas anuales específicas que requieran el apoyo técnico del Instituto Nacional del Consumo. Los criterios básicos para definir estas campañas serán: Prevención del fraude, detección de efectos que impliquen riesgos para la salud y seguridad de los consumidores, adaptación de los productos a las modificaciones normativas y, en fin, mejora de la calidad de los bienes de uso y consumo.

Dichas campañas deberán ser programadas concretando, al menos, los siguientes aspectos: Definición de objetivos, tamaño y naturaleza de la muestra, calendario y elaboración de resultados.

La relación de estas campañas se incluirán en el anexo correspondiente y su programación final deberá establecerse oportunamente cada año.

A.2 Asimismo, el Instituto Nacional del Consumo, realizará los análisis de las muestras remitidas por la Dirección General de Salud Pública y Consumo con ocasión de su actividad de control sistemático del mercado. Para el desarrollo de esta labor, las muestras deberán enviarse en las cantidades que se especifican en el correspondiente anexo para los diversos productos, indicándose explícitamente en cada remisión el objetivo del análisis.

A.3 Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, el Laboratorio del Instituto Nacional del Consumo atenderá las peticiones que formule la Dirección General de Salud Pública y Consumo, de la Comunidad Autónoma