

## B. OTROS ANUNCIOS OFICIALES

### MINISTERIO DE HACIENDA

#### **Resolución de la Agencia Estatal de Administración Tributaria. Delegación de Hacienda de Santa Cruz de Tenerife. Dependencia de Recaudación sobre anuncio de subasta de bienes inmuebles.**

El Jefe de la Dependencia de Recaudación de la Delegación de la AEAT de Santa Cruz de Tenerife,

Hace saber: Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 146 del Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre, habiéndose dictado acuerdo con fecha 24 de abril de 2001, decretando la venta de los bienes embargados en procedimiento administrativo de apremio, seguido contra el deudor «Construcciones Domingo Méndez, Sociedad Limitada», con número de identificación fiscal B38009064 y domicilio en plaza de Peñita, 2, 38400, Puerto de la Cruz, Tenerife, se dispone la venta de los bienes que se detallarán al final, mediante subasta que se celebrará el día 3 de julio de 2001, a las diez horas, en la Delegación de la AEAT de Santa Cruz de Tenerife, sita en avenida José Antonio, 6.

En cumplimiento del artículo 146 del Reglamento General de Recaudación, se publica el presente anuncio y se advierte a las personas que deseen tomar parte que las condiciones de la subasta se encontrarán publicadas en el tablón de anuncio de esta Delegación.

Descripción del bien embargado: Número de diligencia: 380123001706Q.

Lote uno: Solar en el término municipal de La Orotava, en el polígono industrial de San Jerónimo, parcela número 43, con una superficie de 496 metros cuadrados.

Finca urbana registral número 20236, tomo 907, libro 290, folio 67 del Registro de la Propiedad de La Orotava. Ayuntamiento de la Orotava.

Valor de tasación: 90.180.000 pesetas (541.992,72 euros).

Tipo de subasta en primera licitación: 89.478.937 pesetas (537.779,24 euros).

Derechos del deudor: Pleno dominio.

Cargas: Esta finca esta afecta a un embargo a favor de don Carmelo Mesa Luis por importe de 701.063 pesetas (4.213.473 euros) de principal, estando pendientes de liquidar los intereses y las costas por el Juzgado.

Lote dos: Urbana. Edificación, sita en el término municipal del Puerto de la Cruz, donde dicen «San Antonio», compuesta de planta de sótano, destinada a garaje y trastero, planta baja y planta alta, destinadas a vivienda unifamiliar, comunicadas todas las plantas por escalera interior y privativa, y cubierta de tejado. Mide en planta de sótano 54 metros 60 decímetros cuadrados; en planta baja 78 metros cuadrados más un jardín de 46 metros 80 decímetros cuadrados, y en planta alta 54 metros 60 decímetros cuadrados, más un balcón volado de cuatro metros cuadrados.

Finca urbana registral número 21.752, tomo 910, libro 338, folio 89 del Registro de la Propiedad del Puerto de la Cruz, Ayuntamiento del Puerto de la Cruz.

Valor de tasación: 24.550.000 pesetas (147.548,47 euros).

Tipo de subasta en primera licitación: 6.973.937 pesetas (41.914,20 euros).

Derechos del deudor: Pleno dominio.

Cargas: Esta finca está afecta a un embargo a favor de don Carmelo Mesa Luis, por importe de 701.063 pesetas (4.213.473 euros) de principal, estando pendientes de liquidar los intereses y las costas por el Juzgado y una hipoteca a favor del Banco Santander Central Hispano por importe de 12.500.000 pesetas (75.126,51 euros) de principal más 4.375.000 pesetas (26.294,28 euros) de intereses.

Santa Cruz de Tenerife, 7 de mayo de 2001.—El Jefe de la Dependencia de Recaudación, Miguel Delgado Baudet.—22.315.

### MINISTERIO DE FOMENTO

#### **Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de 16 de mayo de 2001 por la que se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo complementario del proyecto: «Nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. Tramo Madrid-Segovia».**

1. Antecedentes.—Con fecha 23 de julio de 1999, la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias aprobó técnicamente el estudio informativo complementario del proyecto de «Nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. Tramo Madrid-Segovia», ordenando que se incoase el correspondiente expediente de información oficial y pública, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y en el Real Decreto 1302/1986, de evaluación de impacto ambiental. La información pública se anunció en los siguientes boletines oficiales y en las fechas siguientes:

«Boletín Oficial del Estado» de 27 de julio de 1999.

«Boletín Oficial de la Provincia de Segovia» de 6 de agosto de 1999.

«Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid» de 10 de agosto de 1999.

Con posterioridad, se publicó una corrección de errores, debido a no haberse enviado la separata extracto a los Ayuntamientos de Colmenar Viejo y El Espinar en las fechas siguientes:

«Boletín Oficial del Estado» de 10 de agosto de 1999.

«Boletín Oficial de la Provincia de Segovia» de 18 de agosto de 1999.

«Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid» de 18 de agosto de 1999.

No se hizo el trámite de consultas previas, por considerarse que las alternativas estudiadas eran homogéneas a las recogidas en la Memoria-resumen complementaria correspondiente al estudio informativo del proyecto de «Nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España», tramitada en mayo de 1995.

El estudio informativo complementario contempla trazados entre Madrid y Segovia en tres corredores: A-6, M-607 y M-600, de los cuales en la

primera fase (1/25.000) se descartó el M-600. El espíritu del estudio fue siempre optimizar el túnel de base, reduciendo al máximo su impacto ambiental en lo que respecta al corredor M-607 y, por otro lado, compatibilizar los objetivos de velocidad y tiempos de viaje con un aprovechamiento de las actuales líneas Madrid-Hendaya y Villalba-Segovia, en lo referente al A-6. Del Corredor A-6 se estudiaron a escala 1/5.000 dos alternativas, denominadas Mostajo y Tablada. Ambas utilizaban el trazado ferroviario existente a través del Monte de El Pardo y desde Las Matas seguían un nuevo trazado, en su mayor parte en túnel o túnel artificial, hasta las proximidades de Alpedrete. A partir de este punto, la alternativa Mostajo cruza la sierra por un gran túnel de 18 kilómetros, mientras que la de Tablada sigue la línea actual, reduciendo la longitud de túnel máximo a 9 kilómetros. En lo que respecta al corredor M-607, entre Chamartín y Tres Cantos se mantiene el trazado estudiado en el estudio informativo del proyecto de «Nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España» de 1997; a partir de esta localidad, se dirige hacia Soto del Real, rodeando esta población por el noroeste y entrando en un gran túnel, que cruza la sierra hasta las proximidades de Segovia, con tres alternativas diferentes: Valsain, Granja-Sur y Granja-Norte, con túneles de longitudes en el entorno de los 25 kilómetros.

Durante el periodo de información pública se presentaron cuatro mil quinientos dos (4.502) escritos, de los cuales once (11) corresponden a instituciones estatales (Dirección General de Carreteras, Confederaciones Hidrográficas del Tajo y del Duero, RENFE, Parques Nacionales y Patrimonio Nacional) y autonómicas (Junta de Castilla y León, Comunidad de Madrid y Diputación Provincial de Segovia); veintiocho (28) a los Ayuntamientos de Madrid, Las Rozas, Torreloa, Collado-Villalba, Alpedrete, Collado Mediano, Guadarrama, Galapagar, Los Molinos, Tres Cantos, Colmenar Viejo, Soto del Real, Miraflores de la Sierra, Rascafría, Segovia, El Espinar, Navas de Riofrio, Ortigosa del Monte, Otero de Herreros, San Ildefonso-La Granja, Palazuelos de Eresma, La Losa, Valverde del Majano y entidad local menor de Revenga; setenta y ocho (78) a asociaciones ecologistas, culturales, vecinales, partidos políticos, organizaciones sindicales y empresariales, y los cuatro mil trescientos ochenta y cinco (4.385) restantes a particulares.

De las alegaciones presentadas se desprenden las siguientes conclusiones: Un rechazo generalizado a todas las alternativas, tanto por parte de los grupos ecologistas como por las plataformas de oposición al tren de alta velocidad. A esto se añade una falta de apoyo popular a las alternativas del corredor A-6 y una clara preferencia por los trazados del Corredor M-607 por parte de las dos Comunidades Autónomas afectadas, la Diputación Provincial de Segovia y la población y Ayuntamiento de esta ciudad. Aunque para el Ministerio de Fomento ambos corredores (A-6 y M-607) eran aceptables y fueron sometidos en igualdad de condiciones al trámite de información, las alegaciones presentadas (sobre todo las institucionales) indican una preferencia por el corredor M-607, que, por otro lado, es menos agresivo desde el punto de vista ambiental y también de menor impacto urbanístico.

Dentro de este corredor se ha elegido la alternativa Valsain por no tener afecciones medioambientales en la ZEPA del Pinar de Valsain y por ser com-

patible con la ubicación de la nueva estación de Segovia solicitada por el Ayuntamiento, Diputación Provincial de Segovia, Federación de Empresarios Segovianos y 2.140 alegaciones particulares.

La alternativa Valsain es, además, la preferida por el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la Junta de Castilla y León, es la de menor tiempo de recorrido, menor longitud de desarrollo y la más económica, tanto en gastos de inversión como de mantenimiento durante la explotación de la línea.

Se ha considerado conveniente aceptar los razonamientos de algunas alegaciones, lo que ha ocasionado rectificaciones locales de trazado que se incorporan a la alternativa Valsain, formando parte del trazado definitivo.

Así, se han considerado razonables los contenidos de las alegaciones del Ayuntamiento de Tres Cantos y de la Asociación de Vecinos, en las que se refieren al impacto urbanístico en esta población y la limitación a su desarrollo hacia el norte, causados por el trazado del estudio informativo.

Para remediar esta situación, se diseñó una «Propuesta de modificación de trazado en Tres Cantos» que se remitió al Ministerio de Medio Ambiente, para que se tuviese en cuenta a efectos de elaboración de la Declaración de Impacto Ambiental.

Con el mismo criterio, se han aceptado los razonamientos de las alegaciones del Ayuntamiento de Segovia y asociación de vecinos de Perogordo, que pedían reducir los impactos ambientales en el núcleo de Perogordo, zona arqueológica de Torredondo, valle del Tejadilla y río Milanillos.

Para conseguir estas mejoras ambientales, se estudió una «Propuesta de modificación de trazado en el entorno de Segovia», que ha sido incorporada como variante puntual a la alternativa propuesta para su valoración por parte del Ministerio de Medio Ambiente.

Como respuesta a numerosas alegaciones que mostraban su preocupación por el transporte y destino del enorme volumen de excedentes de la excavación del túnel de Guadarrama, y a solicitud de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se redactó el documento «Gestión ambiental de los excedentes de excavación. Línea de alta velocidad Madrid-Valladolid». Este documen-

to de información complementaria para la redacción de la Declaración de Impacto Ambiental, no se limita al gran túnel de Guadarrama, sino que tiene un alcance mucho mayor, incorpora los productos de la excavación de los túneles de San Pedro, Tejadilla y Tabladillo, y en él se precisa la ubicación de las posibles zonas de préstamos y vertederos, los diferentes modos de transporte y el balance de tierras, siguiendo un proceso lógico de adjudicación y construcción de los previsible proyectos constructivos. Además, se incluye un plan de obra ajustado a un calendario de ejecución que respeta los plazos previstos para el conjunto de la inversión.

2. Informe del servicio jurídico.—El Abogado del Estado-Jefe, mediante escrito de fecha 16 de marzo de 2000, informa favorablemente la tramitación seguida en la información pública del estudio informativo complementario del proyecto «Nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. Tramo Madrid-Segovia», por ajustarse a Derecho, conforme a lo dispuesto en el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y demás disposiciones que resultan de aplicación.

3. Declaración de impacto ambiental.—Con fecha 23 de febrero de 2001 se formuló la Declaración de Impacto Ambiental que se incluye como anejo a esta aprobación.

En esta declaración se considera que el trazado sometido a información oficial y pública, con las modificaciones aludidas en el apartado 1, puede ser ambientalmente viable. Para ello deberán cumplirse, tanto en la fase de proyecto como en la de construcción, las condiciones que se establecen en el estudio de impacto ambiental y en la Declaración de Impacto Ambiental.

Entre estas condiciones destaca por su importancia la supresión de la salida de emergencia en el valle del río Lozoya, que obliga a estudiar otras soluciones para garantizar las condiciones de seguridad con el mismo grado de exigencia. Estas soluciones, atendiendo a las prescripciones de la Declaración de Impacto Ambiental, deben incluirse en los proyectos de construcción.

Otra condición que altera significativamente la alternativa propuesta impone el desplazamiento de la boca sur del túnel de Guadarrama, para situarse antes del cruce con la carretera de Soto a Miraflores,

lo que implica un aumento notable de la longitud del túnel.

4. Informe de la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias.—La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias elevó con fecha 13 de marzo de 2001 la propuesta de aprobación del expediente de información pública y aprobación definitiva del estudio informativo complementario del proyecto «Nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. Tramo Madrid-Segovia».

5. Resolución.—A la vista de todo lo expuesto anteriormente, esta Secretaría de Estado resuelve lo siguiente:

1.º Hacer constar que el expediente reseñado cumple con lo preceptuado en la sección 1.ª, capítulo II, del vigente Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (Real 1211/1990, de 28 de septiembre).

2.º Aprobar el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo complementario del proyecto, con la alternativa propuesta y las modificaciones aceptadas en Tres Cantos y en el entorno de Segovia.

3.º En los sucesivos proyectos constructivos que desarrollen las actuaciones seleccionadas se tendrán en cuenta las siguientes prescripciones:

3.1 Las establecidas en el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental, cuya copia se incluye como anejo a esta aprobación.

3.2 Durante la redacción de los proyectos constructivos, se llevarán a cabo los contactos pertinentes con los organismos, instituciones y personas interesadas, a fin de considerar en cada caso las soluciones adoptadas.

3.3 La estación de Segovia se ubicará entre la boca norte del túnel de Guadarrama y la carretera N-603. En coordinación con la Dirección General de Carreteras, se resolverán los accesos por carretera a dicha estación.

Madrid, 16 de mayo de 2001.—El Secretario de Estado de Infraestructuras, Benigno Blanco Rodríguez.—24.830.