

13848 *CORRECCIÓN de erratas de la Orden de 22 de junio de 2001 por la que se definen el ámbito de aplicación, las condiciones técnicas mínimas de explotación, precios y fechas de suscripción en relación con el seguro para la cobertura de gastos derivados de la destrucción de los restos de los animales que mueren en la explotación, comprendido en el Plan Anual de Seguros Agrarios Combinados para el ejercicio 2001.*

Advertida errata en la inserción de la Orden citada anteriormente, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 154, de 28 de julio, por la que se definen el ámbito de aplicación, las condiciones técnicas mínimas de explotación, precios y fechas de suscripción en relación con el seguro para la cobertura de gastos derivados de la destrucción de los restos de los animales que mueren en la explotación, comprendido en el Plan Anual de Seguros Agrarios Combinados para el ejercicio 2001, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la página 23153, en el anejo II que establece los valores unitarios a efectos de indemnización, en el sistema de manejo cárnico, donde dice: «Recría menor de 9-15 meses», debe decir: «Recría de nueve a quince meses».

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

13849 *RESOLUCIÓN de 25 de junio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo «Carretera N-432, de Badajoz a Granada, puntos kilométricos 69,400 al 78,300. Variante de Zafra. Badajoz», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Previamente al estudio informativo objeto de la presente Declaración, fue sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el estudio informativo «Autovía de la Plata. Carretera N-630 de Gijón al Puerto de Sevilla. Tramo: Mérida-Zafra, puntos kilométricos 625,0 a 687,0», con Declaración de Impacto Ambiental de 17 de noviembre de 1993 («Boletín Oficial del Estado» de 17 de diciembre), en la que se elegía para la variante de los Santos de Maimona la alternativa «A» en lugar de la «C» propuesta por el estudio informativo.

Posteriormente, la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura propuso la realización de un nuevo estudio sobre la mencionada variante. La antigua Dirección General de Política Ambiental resolvió en septiembre de 1994 someter a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental un estudio de nuevas alternativas de la Autovía de la Plata en la variante de los Santos de Maimona. La orden de estudio original fue modificada posteriormente y dividida en dos, que dieron lugar a sendos estudios informativos: «Autovía de la Vía de la Plata. N-630 de Gijón al Puerto de Sevilla, puntos kilométricos 625 al 687. Tramo: Mérida-Zafra. Subtramo: Variante de los Santos de Maimona», con Declaración de Impacto Ambiental de 31 de julio de 1996 («Boletín Oficial del Estado» de 5 de septiembre), y el que es objeto de esta Declaración.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 21 de julio de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del estudio infor-

mativo «Carretera N-432, de Badajoz a Granada, puntos kilométricos 69,400 al 78,300. Variante de Zafra. Badajoz» con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones previsiblemente afectadas sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 2 de febrero de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de Información Pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 17 de febrero de 2000 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Badajoz» de 21 de febrero de 2000.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 7 de agosto de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la Información Pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de Información Pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo «Carretera N-432, de Badajoz a Granada, puntos kilométricos 69,400 al 78,300. Variante de Zafra. Badajoz».

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita sobre el terreno, se considera que para la realización de la alternativa propuesta por el promotor, denominada 1.4, tanto en el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa anterior como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental en lo que no se opongan a la presente Declaración y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

El proyecto cumplirá, siempre que sea técnicamente viable, lo siguiente:

1.1 El trazado se proyectará de forma que la afección a las zonas de olivar (especialmente al comienzo del trazado, puntos kilométricos 0+500 al 1+300) y de viñedos (puntos kilométricos 5+400 al 5+800 y 6+200 al 6+950), sea la menor posible.

1.2 Con objeto de disminuir la afección por ruido e intrusión visual a las viviendas situadas en la margen izquierda de la carretera a la altura del punto kilométrico 3+200, el trazado se desplazará en la medida de lo posible hacia el sur en esta zona, aunque esto implique la disminución del radio de la carretera en planta en zonas próximas de trazado.

1.3 Con objeto de disminuir la afección por ruido e intrusión visual a las viviendas situadas más próximas al trazado se estudiará la posibilidad de que el trazado discurra en desmonte en las proximidades de las mismas. Esta medida parece especialmente factible para las viviendas situadas en el entorno del punto kilométrico 3+200.

1.4 Con objeto de disminuir la altura del desmonte previsto en los puntos kilométricos 4+900 al 5+400, se adaptará el trazado, especialmente en alzado subiendo la altura de la rasante en esta zona.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones

auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a los 2 metros, para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo su siembra, riego y abonado periódico.

Debido al elevado riesgo de incendio que durante algunas épocas del año tienen los cultivos de secano por donde se desarrolla la carretera, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el Plan de Aseguramiento de la Calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes de desmonte y terraplén especies autóctonas existentes en la zona, exceptuando las especies pirófilas.

Se minimizará la afeción producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y caminos existentes.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, se establecerán las siguientes medidas:

3.1 El estudio informativo contempla la reposición de las vaguadas interceptadas por el trazado con obras de drenaje transversales que en su diseño evitarán la rectificación y canalización de los cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje. Por lo tanto, se construirá una obra por cada una de las siete vaguadas interceptadas. Se tendrá en cuenta además lo establecido al respecto de su diseño en la condición 4.

3.2 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afeción a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3.3 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria se someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cauces, a los que solo se podrá verter si no igualan o sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos.

3.4 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cauces. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

4. Protección de la fauna

Se adecuará el diseño de las obras de drenaje para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellas sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se instalarán rampas rugosas en las cunetas; se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas; se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se estudiará ampliar sus dimensiones, para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna, y se restaurará la vegetación del entorno del paso.

El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo, incorporando, especialmente en el entorno de los enlaces, estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada. La valla deberá reforzarse con otra de altura mínima de 50 centímetros y constituida por una malla de luz inferior a 2 centímetros.

El Programa de Vigilancia Ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección atmosférica

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre la cercana localidad de Zafra y sobre

la edificación dispersa a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos entre los que se desarrolla la actuación, se procederá al riego periódico de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a préstamos y a posibles vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

6. Prevención del ruido en áreas habitadas

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Se prestará especial atención a las siguientes zonas: enlace con la N-432 entre los puntos kilométricos 0,900 al 1,260, puntos kilométricos 3,100 al 3,400, enlace con la N-435r entre los puntos kilométricos 4,000 al 4,400 y puntos kilométricos 5,400 al 6,000.

Además de lo establecido en las condiciones 1.2 y 1.3 al respecto, el estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección necesarias para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

En las zonas residenciales, de acuerdo con lo establecido al respecto en el estudio de impacto ambiental:

Leq(siete horas-veintitrés horas) menor que 60 dB (A).

Leq(veintitrés horas-siete horas) menor que 50 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq(veinticuatro horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq(siete horas-veintitrés horas) menor que 55 dB (A).

Leq(veintitrés horas-siete horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq(veinticuatro horas) menor que 55 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura y en el suelo urbano consolidado.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado o en el suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia de este estudio a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos de Zafra y Puebla de Sancho Pérez para su conocimiento, con el fin de sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, consistentes en una reordenación de la urbanización y edificación, en el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, en la prescripción de licencia de obra consistente en obligar al promotor al aislamiento acústico o de cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

En aquellos puntos donde el ruido de fondo inicial, supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán incrementar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado inicial acústico.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de las zonas habitadas, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

Las medidas de protección contra el ruido deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el Programa de Vigilancia Ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no solo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de complementar las medidas mitigadoras realizadas.

7. *Medidas de protección del patrimonio cultural*

En coordinación con la Consejería de Cultura y Patrimonio de la Junta de Extremadura se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado, y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción y concluirán con la elaboración de una memoria de los trabajos en la que se incluya el inventario de los yacimientos localizados y su delimitación, la identificación y descripción de impactos y las propuestas de medidas correctoras. Estas medidas deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. El programa incluirá el control y seguimiento a pie de obra de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas. Todas estas labores se realizarán por equipos de arqueología cualificados, según lo establecido al respecto por la Consejería de Cultura y Patrimonio de la Junta de Extremadura.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno del punto kilométrico 2,700, por su cercanía al yacimiento arqueológico denominado «Torre de San Francisco».

El proyecto de construcción recogerá la reposición de la vía pecuaria denominada «Colada del Álamo». Dicha reposición, con base en la Ley 3/1995, de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente en la Comunidad Autónoma de Extremadura, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél.

8. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes*

Durante la fase de construcción y explotación de la nueva vía se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Se prestará especial atención durante la fase de construcción a las conexiones con la N-435r, con la travesía de la N-432 y con el ferrocarril de Mérida a Zafra. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos Zafra y Puebla de Sancho Pérez, de forma que se optimice el número de pasos, se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva. Asimismo las dimensiones de los pasos de los caminos rurales deberán permitir el tránsito de maquinaria agrícola.

Asimismo, se tomarán todas las medidas necesarias para asegurar el servicio de la conducción de agua que discurre entre Villafranca de los Barros y Zafra, atravesando la carretera actual en el punto kilométrico 69,200.

9. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

Según las previsiones del estudio existe un gran equilibrio entre los volúmenes de desmonte (328.401 m³) y terraplén (333.009 m³). Por ello, de ser necesaria la creación de vertederos se ubicarán, tal y como establece la propuesta de medidas protectoras y correctoras del estudio de impacto ambiental, en canteras para su relleno y restauración.

Las canteras utilizadas para la ejecución del proyecto deberán estar legalizadas y con planes de restauración aprobados.

Se considerarán como zonas de exclusión para la localización de instalaciones auxiliares y caminos de acceso, al menos, las siguientes: yacimientos arqueológicos, vías pecuarias, sierra de los Olivos y los Santos, sierra de Castellar y zonas de cultivo con olivos y viñedos.

10. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, enlaces, obras de fábrica,

etcétera. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra, zonas de instalaciones auxiliares.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de sus implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Además de lo establecido al respecto en la condición 2, las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén serán preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 2H:1V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Los tramos de carretera que queden fuera de servicio, en las zonas de los tres enlaces previstos, se reintegrarán al terreno natural, procediéndose a la demolición y retirada del firme existente, a su relleno para conseguir el relieve adecuado y a la plantación, en su caso, de especies vegetales similares a las existentes en el entorno.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrá que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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 de la obra.

11. *Seguimiento y vigilancia*

El proyecto de construcción incorporará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta Declaración, para las fases de construcción y de explotación.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el Programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el Programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbral crítico para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente Declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del Director Ambiental de las Obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente Declaración.

Plan de Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras, exigidas en las condiciones de la presente Declaración.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas y correctoras, realmente ejecutadas, exigidas en las condiciones de la presente Declaración.

Programa de Vigilancia Ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre la eficacia de las medidas de protección de la fauna a que se refiere la condición 4, para lo cual se establecerá un programa de seguimiento que permita comprobar el funcionamiento de las mismas.

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas habitadas a que se refiere la condición 6 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas correctoras para la defensa contra la erosión, la recuperación ambiental y la integración paisajística de la obra a la que se refiere la condición 7.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

12. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Proyecto de adecuación ambiental del proyecto.

Medidas de protección y conservación de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Proyecto de medidas de protección de la fauna a que se refiere la condición 4.

Medidas de protección atmosférica a que se refiere la condición 5.

Estudio acústico y proyecto de medidas de prevención del ruido en áreas habitadas a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 7.

Medidas para el mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios a que se refiere la condición 8.

Estudio de localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares a que se refiere la condición 9.

Proyecto de medidas para la defensa de la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra, a que se refiere la Condición 11.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente Declaración de Impacto Ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la Memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la Memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa 1.4, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del Órgano Ambiental de la Comunidad Autónoma.

Lo que se hace público para general conocimiento, 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, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre.

Madrid, 25 de junio de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid).	X
Confederación Hidrográfica del Guadiana (Madrid).	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Extremadura (Badajoz).	
Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura (Badajoz).	
Consejería de Agricultura y Comercio de la Junta de Extremadura (Badajoz).	X
Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Extremadura (Badajoz).	X
Dirección General de Infraestructuras de la Junta de Extremadura (Badajoz).	
Presidencia de la Junta de Extremadura (Badajoz).	
Diputación Provincial de Badajoz.	X
Instituto Tecnológico y Geominero de España (Madrid).	X
Instituto Universitario de Estudios Desarrollo Regional. Universidad de Extremadura (Badajoz).	
Servicio de Investigación Agraria de la Consejería de Agricultura y Comercio de la Junta de Extremadura (Badajoz).	
Cátedra de Botánica. Facultad de Ciencias de la Universidad de Extremadura (Badajoz).	
CODA (Madrid).	
AEDENAT (Madrid).	
Consejo Ibérico para la Defensa de la Naturaleza (Madrid).	
FAT (Madrid).	
ADENA (Madrid).	
SEO (Madrid).	
Asociación para Defensa de la Naturaleza de Extremadura (ADENEX) (Badajoz).	
CASE (Badajoz).	
Fondo Patrimonio Natural de Europa (Badajoz).	
Grupo Extremeño de Amigos de la Naturaleza (GEXAN) (Badajoz).	
Ayuntamiento de Zafra (Badajoz).	X
Ayuntamiento de los Santos de Maimona (Badajoz).	X
Ayuntamiento de Puebla de Sancho Pérez (Badajoz).	

El resumen del contenido medioambiental significativo de las contestaciones a las consultas es el siguiente:

La Consejería de Agricultura y Comercio de la Junta de Extremadura indica que se debe cumplir lo que establece la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.

La Consejería de Cultura y Patrimonio de la Junta de Extremadura indica la posible afección en el corredor 1 de un poblado calcolítico conocido como La Vigaría. Asimismo, señala la conveniencia de realizar, en el momento de la elaboración del proyecto, una prospección arqueológica para definir bien los yacimientos conocidos y los que puedan aparecer. Asimismo aporta un pliego de prescripciones técnicas al que deberá ajustarse su realización.

El Ayuntamiento de Santos de Maimona considera como más favorable el corredor 1, único que afecta a su término municipal. Indica que esta solución ocupará suelo no urbanizable y aboga por una adecuada solución del enlace sobre la N-435r, cuyo entorno podría configurarse como centro de futuras implantaciones de equipamientos generales y servicios de ámbito comarcal y mancomunados, por su estratégica ubicación entre los municipios de Los Santos, Zafra y Puebla.

Contestaciones recibidas fuera de plazo:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza destaca que las obras proyectadas no ocupan ningún espacio protegido por la legislación vigente, ni se localizan áreas de interés para los elementos del medio natural, ni presencia permanente o esporádica de especies de fauna y flora amenazada ni incluida en Directivas o Convenios internacionales de Conservación.

Indica la existencia, en la parte común de los corredores 2 y 3, de determinados hábitats contemplados en la Directiva 92/43, situados aparentemente a suficiente distancia, pero que deberían considerarse en el estudio de impacto ambiental para minimizar las afecciones de carácter indirecto que pudieran aparecer.

Señala como más razonable el corredor 1 que, además de evitar la posible afección anterior, tampoco afecta al sistema hídrico.

La Consejería de Medio Ambiente, Urbanismo y Turismo señala al corredor 1 como el más viable, no afectando ningún corredor propuesto a zonas con valores ambientales singulares. Realiza finalmente algunas sugerencias: estudio del impacto sobre la vegetación de la Sierra de los Santos y Sierra de los Olivos, elaboración de un plan de restauración ambiental para conseguir la integración de la obra en el entorno.

El Área de Fomento de la Diputación de Badajoz indica que el corredor 2 afectaría a la carretera provincial BA-V-3012, pudiendo producir un cierto aislamiento de las dos poblaciones que une (Zafra y Puebla de Sancho Pérez) hoy apenas distanciadas unos 1.500 metros.

El Instituto Tecnológico y Geominero de España indica que se debe prestar especial atención a los siguientes aspectos: balance de tierras, importancia de los taludes generados, estudio de tipos de suelos afectados por las distintas alternativas, impactos por la posible apertura de canteras, análisis de aceptación social de las diversas alternativas.

El Ayuntamiento de Zafra acuerda en pleno informar favorablemente el corredor 1, por ser el que menor impacto ambiental produce, el más conveniente para el diseño de la ciudad y el menos gravoso económicamente.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El estudio informativo tiene por objeto el desarrollo y análisis de las diferentes soluciones alternativas para el trazado de la carretera N-432 a su paso por el término municipal de Zafra (Badajoz). Con ello se pretende reducir la circulación en la actual travesía de Zafra, mejorando la fluidez del tráfico de paso (con un importante volumen de pesados) y la calidad de vida de los vecinos de este municipio.

Para esta actuación se proyecta una carretera convencional con una velocidad de proyecto de 100 kilómetros/hora, calzada de 7 metros y arceles de 1,5 metros. La variante contará con un control total de accesos.

En la fase A del estudio se plantean tres corredores, todos ellos con el mismo comienzo y final, denominados 1, 2 y 3.

El corredor 1 discurre, con una orientación noroeste-sureste, al norte de Zafra, entre esta localidad y la sierra de Los Olivos y de Los Santos.

En corredor 2 rodea por el sur a Zafra, pasando entre esta localidad y la sierra de Castellar en su primera mitad y entre Zafra y Puebla de Sancho Pérez en la segunda.

El corredor 3 coincide en la primera parte con el anterior, pero a partir de aquí discurre también al sur de la localidad de Puebla de Sancho Pérez.

El corredor 3 es descartado para su desarrollo en fases posteriores por sus evidentes desventajas respecto a los otros dos. Se plantean con posterioridad 6 alternativas en el primer corredor y 2 en el segundo, de las que finalmente se desarrollan en la fase B del estudio la alternativa 1.4 en el corredor 1 y la 2.1 en el corredor 2.

La alternativa 1.4 tiene una longitud de 8,1 Km, parte del punto kilométrico 69+000 de la N-432 y finaliza en el punto kilométrico 77+670, con un trazado sensiblemente paralelo a la sierra de Los Olivos y de Los Santos. Cuenta con 3 enlaces, dos en los extremos de la actuación para conectarse con la actual travesía y uno en la zona central para conectar con la carretera N-435r, a la que cruza. El trazado tiene un radio mínimo de 1.000 metros, una pendiente máxima de 3,5 por 100 y exige la construcción de 12 estructuras de paso.

La alternativa 2.1 tiene una longitud de 10,177 kilómetros, con el mismo origen y final que la alternativa anterior. Rodea al municipio de Zafra por el sur y pasa entre este municipio y Puebla de Sancho Pérez. Tiene 4 enlaces, dos en los extremos para conectarse con la travesía y otros dos que se sitúan en los cruces con la N-435r y la B-V-3012. Su trazado tiene un radio mínimo de 1.000 metros, una pendiente máxima de 5 por 100 y requiere la construcción de 15 estructuras de paso.

El estudio informativo realiza la selección de alternativas en virtud de un análisis multicriterio en el que considera los siguientes aspectos: trazado, dificultad constructiva, funcionalidad, inversión, rentabilidad e impacto ambiental. Todos ellos se ponderan de la misma manera salvo el impacto ambiental que tiene un peso doble que el resto. El análisis multicriterio concluye con la elección de la alternativa 1.4 que supera a la 2.1 en todos los aspectos, por lo que es la seleccionada para su desarrollo posterior.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: clima, geología, geomorfología, hidrología superficial, hidrología subterránea, edafología, vegetación, fauna, paisaje, demografía, productividad sectorial, sistema territorial y patrimonio histórico-artístico.

Las alternativas se sitúan en una zona de morfología suave situada entre las sierras de los Olivos y Los Santos al noreste y la sierra de Castellar al oeste. Los aprovechamientos agrícolas de secano han hecho desaparecer prácticamente la vegetación natural que correspondería a este territorio. En los Montes de Maimona, destaca la vegetación de interés geobotánico, situada a más de un kilómetro de la alternativa propuesta. Desde el punto de vista faunístico no se presentan especies amenazadas.

Dentro del patrimonio cultural, en la zona se encuentra inventariada la Ermita de Belén del siglo XVI. Se han detectado un total de 14 yacimientos arqueológicos y existen un total de cinco vías pecuarias.

El estudio de impacto ambiental califica como severos los impactos que la construcción de la alternativa 2.1 provocaría sobre la propiedad, sobre el paisaje y sobre la arqueología.

Finalmente, con base a la afección a los suelos, cultivos, paisaje, ruido y arqueología, selecciona como mejor alternativa desde el punto de vista medioambiental a la 1.4.

El estudio termina con una propuesta de medidas preventivas y correctoras, un Programa de Vigilancia Ambiental y el Documento de Síntesis.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

En el período de información pública se han presentado un total de nueve alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Guadiana indica la existencia de una conducción de agua entre Villafranca de los Barros y Zafra que atraviesa la carretera actual en el punto kilométrico 69,200.

La Entidad Pública Empresarial de Suelo (SEPES) indica que el enlace proyectado con la carretera N-435r, afectaría al acceso principal aprobado del polígono industrial «Los Caños» promovida por SEPES y actualmente en construcción. Dicha actuación se encuentra incluida en el plan parcial. Propone la construcción de un nuevo enlace que de salida a la actuación en el punto kilométrico 5+300 de la variante.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias indica que aunque en la línea férrea Mérida-Zafra (inter-

ceptada por la variante), no se contemplan actuaciones a corto/medio plazo, el cruce deberá estar diseñado con gálibo para circulación en doble vía electrificada.

El Ayuntamiento de Zafra expone los movimientos que los enlaces no permiten y que no se tiene en cuenta la salida del polígono «Los Caños», prevista en el plan parcial.

«Mercantil Futur Zafra, Sociedad Limitada» manifiesta los problemas de acceso a su propiedad.

«Antonio Medina e Hijos, Sociedad Anónima», señala la afección a un pozo y red de distribución de agua de una viña de su propiedad, así como la pérdida de rentabilidad de la misma. Solicita la desestimación del trazado 1.4, propuesto en el estudio informativo.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

13850 *ORDEN de 20 de junio de 2001 de extinción y subsiguiente cancelación de la inscripción del Registro administrativo de entidades aseguradoras en la entidad «Hispanosan, Sociedad Anónima de Seguros» (en liquidación).*

Se ha presentado en esta Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, comunicación relativa a la disolución y liquidación de la entidad «Hispanosan, Sociedad Anónima de Seguros» (en liquidación).

De las comprobaciones efectuadas en el Registro Mercantil se desprende que la citada entidad ha concluido las operaciones de liquidación, por lo que cumple los requisitos establecidos en la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.

En consecuencia, a propuesta de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, he resuelto:

Declarar la extinción y subsiguiente cancelación de la inscripción del Registro administrativo de entidades aseguradoras, previsto en el artículo 74 de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de la entidad «Hispanosan, Sociedad Anónima de Seguros» (en liquidación), con arreglo a lo establecido en el artículo 27.5 de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.

Contra la presente Orden, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer con carácter potestativo recurso de reposición, en el plazo de un mes, contado a partir del día siguiente a la notificación de la misma. Asimismo se podrá interponer recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, a partir del día siguiente a la notificación de la misma, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 25 y 46 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 13 de julio de 1998, según lo establecido en la disposición adicional novena de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

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

Madrid, 20 de junio de 2001.—El Ministro, P. D. (Orden de 8 de noviembre de 2000), el Secretario de Estado de Economía, de la Energía y de la Pequeña y Mediana Empresa, José Folgado Blanco.

Ilma. Sra. Directora general de Seguros y Fondos de Pensiones.

13851 *ORDEN de 20 de junio de 2001 de extinción de la entidad «Mades Fondo Asegurador, Sociedad Anónima de Seguros» (en liquidación), y la subsiguiente cancelación de los asientos en el Registro administrativo de entidades aseguradoras.*

Por Resolución de esta Dirección General de fecha 23 de septiembre de 1992 se encomendó a la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras la liquidación de la entidad «Mades Fondo Asegurador, Sociedad Anónima de Seguros» (en liquidación).

Habiendo sido ultimado el proceso liquidatorio de la referida entidad, la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras solicita la extinción y subsiguiente cancelación de la inscripción en el Registro administrativo de entidades aseguradoras de la entidad «Mades Fondo Asegurador, Sociedad Anónima de Seguros» (en liquidación).

De la documentación que se adjunta a la solicitud formulada se desprende que se ha dado cumplimiento a los requisitos establecidos en la

Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, en relación con la liquidación de la entidad, procediendo, por tanto, declarar su extinción.

En consecuencia, a propuesta de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, he resuelto:

Declarar la extinción de la entidad «Mades Fondo Asegurador, Sociedad Anónima» (En liquidación) y la subsiguiente cancelación de los asientos en el Registro administrativo de entidades aseguradoras previsto en el artículo 74.1 de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, conforme a lo previsto en el artículo 27.5 de la citada Ley.

Contra la presente Orden, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer con carácter potestativo recurso de reposición, en el plazo de un mes, contado a partir del día siguiente a la notificación de la misma. Asimismo se podrá interponer recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, a partir del día siguiente a la notificación de la misma, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 25 y 46 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 13 de julio de 1998, según lo establecido en la disposición adicional novena de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

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

Madrid, 20 de junio de 2001.—El Ministro, P. D. (Orden de 8 de noviembre de 2000), el Secretario de Estado de Economía, de la Energía y de la Pequeña y Mediana Empresa, José Folgado Blanco.

Ilma. Sra. Directora general de Seguros y Fondos de Pensiones.

13852 *RESOLUCIÓN de 14 de junio de 2001, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se autoriza la sustitución de la entidad depositaria de «Fondo Murcia IV, Fondo de Pensiones» y cambio de denominación del mismo.*

Por Resolución de 3 de septiembre de 1999 se procedió a la inscripción en el Registro Administrativo de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46 del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 1307/1988, de 30 de septiembre, de «Fondo Murcia IV, Fondo de Pensiones» (F0642), concurriendo como entidad gestora «Aseguradora Valenciana, Sociedad Anónima, de Seguros y Reaseguros» (G0070) y «Banco de Murcia, Sociedad Anónima» (D0155) como entidad depositaria.

La Comisión de Control del expresado Fondo con fecha 21 de marzo de 2001, acordó designar como nueva entidad depositaria a Caja de Ahorros de Valencia, Castellón y Alicante (Bancaja) (D0006) y cambiar la denominación por la de «Pensioval V, Fondo de Pensiones».

En aplicación de lo previsto en la vigente legislación de planes y fondos de pensiones y conforme al artículo 8 de la Orden de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10),

Esta Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones acuerda autorizar dicha sustitución.

Madrid, 14 de junio de 2001.—La Directora general, María Pilar González de Frutos.

13853 *RESOLUCIÓN de 18 de junio de 2001, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se autoriza la sustitución de la Entidad Depositaria del Fondo Prosperity Uno, Fondo de Pensiones.*

Por Resolución de 14 de febrero de 1997 se procedió a la inscripción en el Registro Administrativo de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46 del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 1307/1988, de 30 de septiembre, del Fondo Prosperity Uno, Fondo de Pensiones (F459), concurriendo como Entidad Gestora, «Prosperity, Sociedad Anónima, de Seguros de Vida y Pensiones» (G0157) y «Banco Urquijo, Sociedad Anónima» (D0047) como Entidad Depositaria.

La Comisión de Control del expresado Fondo, con fecha 20 de abril de 2001, acordó designar como nueva Entidad Depositaria a «Banco CDC Urquijo, Sociedad Anónima» (D0161).

En aplicación de lo previsto en la vigente legislación de Planes y Fondos de Pensiones y conforme al artículo 8.º de la Orden de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10), esta Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones acuerda autorizar dicha sustitución.

Madrid, 18 de junio de 2001.—La Directora general, María Pilar González de Frutos.