

Analizada la documentación ambiental del proyecto «ejecución de las obras e infraestructuras de modernización y consolidación de los regadíos de la Comunidad de Regantes de Castellón», teniendo en cuenta que el objetivo de la actuación es la reducción en el consumo de agua del regadío existente mediante la regularización de los aportes y la eliminación de las pérdidas en la red, la reducción de los aportes de abonos y fertilizantes al aumentar la eficiencia del sistema de regadío y que ello puede contribuir al cambio en la tendencia del deterioro de la calidad y estado de explotación de las aguas subterráneas locales al reducirse las tasas de infiltración de nitratos, teniendo en cuenta que el ámbito del proyecto y las acciones propuestas no se realizan en Zonas de Especial Protección para las Aves, Lugares de Interés Comunitario o Espacios Naturales Protegidos.

En virtud del artículo 1.2 de la Ley 6/2001 y, viendo que de la realización de la obra no se prevén impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental las actuaciones del proyecto de ejecución de las obras e infraestructuras de modernización y consolidación de los regadíos de la Comunidad de Regantes de Castellón; fase 1, red principal y fase 2, red secundaria y distribución, de la «Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias de la Meseta Sur, Sociedad Anónima».

Madrid, 12 de septiembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

18869 *RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de trazado de la «Variante Noreste de Palencia», de la Dirección General de Carreteras.*

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 las obras, instalaciones o actividades 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 formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 3 de julio de 1998 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto de trazado de la variante noreste de Palencia, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el previsible impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 5 de enero de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el proyecto y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 3 de diciembre de 1999, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 8 de septiembre de 2000, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto trazado.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto-ley 1302/1986,

de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado de la variante noreste de Palencia.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que la solución propuesta en el proyecto de trazado es ambientalmente viable, siempre y cuando en la ejecución de la misma se contemplen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan la condiciones que a continuación se exponen:

1. Adecuación ambiental del trazado

Entre los puntos kilométricos 2,000 y 4,000, aproximadamente, el trazado se desplazará de manera que no afecte a las instalaciones de la Renault, este desplazamiento afectará al campo de fútbol existente en la zona de ocio de la citada empresa, por lo que se procederá a su restitución de manera que permita el desarrollo del nuevo trazado.

En el enlace número tres donde se conecta la nueva vía con la carretera que une Palencia con Villajimena CL-617, se procederá al realineamiento de las glorietas que lo componen.

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola, debiendo señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras.

En este sentido, deberá proyectarse el número suficiente de pasos para garantizar el nivel actual de acceso a todas las parcelas. Se prestará especial atención a las intersecciones de la nueva vía con los caminos y con las vías pecuarias identificadas en la zona, asegurando su continuidad.

Con relación a estas últimas, en el estudio de impacto ambiental se señala la dificultad que existe para su localización exacta. Por ello, se deberán realizar las actuaciones oportunas que permitan establecer su trazado actual con vistas a su reposición.

Por último, se protegerán y restituirán las acequias y canales que resulten afectados y formen la red de riego de los cultivos de la zona.

3. Protección del sistema hidrológico

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la fase de construcción, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero, las siguientes medidas:

Si fuera necesario la realización de cortes, desvíos provisionales u otras actuaciones en los cauces afectados como son la acequia de Palencia y el arroyo de Villalobón, se programarán las obras en función del calendario biológico de las especies fluviales.

Se garantizará la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre mediante las obras de drenaje transversal pertinentes.

En ningún caso se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.), en áreas en las que se pueda afectar directa o indirectamente al terreno o a los cursos de agua.

Los vertidos se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable, lo que deberá ser recogido en el proyecto de construcción.

Se estudiarán con detalle la localización y funcionamiento de los posibles acuíferos de las inmediaciones del trazado adoptándose las medidas oportunas para asegurar el mantenimiento de los flujos de recarga y de la calidad de sus aguas.

Con objeto de evitar la afección sobre los sistemas fluviales del entorno de la actuación, en especial de los ríos Carrión, Canal de Castilla, acequia de Palencia y arroyo de Villalobón, 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 por erosión se pueda afectar a estos cursos de agua o a sus acuíferos asociados.

Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en las inmediaciones de los cursos de agua y de los barrancos.

Se definirán las medidas de prevención y control necesarias para garantizar que los vertidos de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra o los que pudieran originarse por accidente durante la explotación, no puedan afectar a la red de drenaje natural ni a los acuíferos ya identificados en el estudio de impacto. Para ello, el programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo también los puntos de control de la calidad del agua, aguas arriba y abajo de determinados tramos de obra.

4. *Prevención del ruido*

En el proyecto de construcción se incluirá un estudio de los niveles sonoros y se definirán las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Dicho estudio considerará especialmente aquellos puntos donde existan edificaciones próximas al trazado, como es la urbanización existente en el punto kilométrico 0,800, la zona de ocio de la Renault, puntos kilométricos 2,000 a 4,000, aproximadamente, y Sanatorio de San Luis.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental incorporará campañas de mediciones durante la fase de explotación, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los objetivos de calidad y para las que no se haya establecido estas medidas de protección.

Asimismo, se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la nueva vía serán los siguientes, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 65 dB (A).
Leq (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 75 dB (A).
Leq (de 23 a 7 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).
Leq (de 23 a 7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).
Leq (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

5. *Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico*

El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura suficiente, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte del Servicio Territorial de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo.

Por último, se evitará toda afección al Canal de Castilla y a los yacimientos inventariados en el estudio de impacto ambiental, tanto los más cercanos al trazado, como aquellos más alejados que podrían verse afectados por movimientos de maquinaria o instalaciones auxiliares. Entre estos yacimientos destacan los siguientes:

Yacimientos del Broce Final en el término municipal de Villamuriel de Cerrato: «Las Callejas», «El corral», «Casa Soto Blanco» y «La Cruz del Bastardo», con diversos hallazgos cerámicos.

Yacimientos celtibéricos (atribución cultural al Hierro II) en el término municipal de Fuentes de Valdepero: «Hazas de San Pablo», «Valle Andrés» y «Cotillos», con hallazgos cerámicos, distan en torno a 3 kilómetros en dirección noroeste del final de la variante proyectada. «Cerro de la Miran-

da», importante conjunto defensivo asociado a hallazgos cerámicos, dista tan sólo 1.500 metros del mismo punto.

Yacimientos romanos en el término municipal de Villamuriel de Cerrato: «Las Torres» y «El Vivero» son dos villas romanas, la primera desaparecida, en las proximidades de Calabazanos y, por tanto, próximas al trazado.

6. *Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares*

Se emplearán únicamente materiales de aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, las nuevas explotaciones que se abran deberán recabar de la autoridad ambiental competente la correspondiente autorización.

La ubicación de los vertederos, destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación, no se podrá establecer en:

Puntos de interés geológico o geomorfológico.
Zonas bióticas de interés singular.
Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.
Aluviales de los ríos existentes en la zona afectada.

El emplazamiento de los vertederos se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El citado estudio específico analizará la posibilidad de utilizar las canteras abandonadas como zonas de vertido.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las previsibles instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

7. *Protección de la fauna y de la vegetación*

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la autovía y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas generales que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas al proyecto de construcción:

Adecuación de cunetas y obras de drenaje longitudinal. Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, estas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

Adecuación de los drenajes transversales como pasos de fauna de animales de pequeñas dimensiones mediante la adecuación de su diseño, que deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida así como de un resalte longitudinal que independice la circulación del agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año. Se revegetarán sus accesos.

Pasos para mastofauna. Se construirán pasos específicos para mastofauna en aquellas zonas donde se ha detectado su presencia o donde el trazado de la nueva vía interfiera con los corredores utilizados por estos en sus desplazamientos, aplicándose los siguientes criterios:

Los pasos para fauna serán específicos, no siendo válidos los pasos para la reposición de caminos para vehículos, si bien podrán ser a su vez pasos de ganado.

Si son pasos inferiores, sus dimensiones serán tales que permitan la entrada de luz en toda su longitud. Se evitará su ubicación en zonas con grandes terraplenes que den origen a pasos muy largos.

Se adecuarán los accesos a los pasos de fauna mediante plantaciones de protección.

Adecuación de cerramientos. Ante la posibilidad de entrada de animales en la calzada por zonas donde se interrumpa el cerramiento, tales como los enlaces, se dispondrán dispositivos de escape en el entorno de dichas áreas.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Para tal fin, antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de la franja expropiada, que definirá la superficie máxima de ocupación tanto para la obra como para la circulación de la maquinaria por caminos provisionales, intentando, en cualquier caso, no superar la franja definida por la explanación de la nueva vía. Asimismo, se jalonarán los límites de las zonas de vertedero y/o préstamo, caso de ser necesarios, zonas de instalaciones provisionales y caminos de acceso. Al mismo tiempo,

se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, etc.), para proteger a la vegetación próxima a las obras, especialmente en las inmediaciones de los arroyos interceptados por la traza.

Para reducir el riesgo de incendios en las inmediaciones de la obra, se prohibirá expresamente el encendido de fuegos durante la época estival.

8. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística*

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, obras de fábrica, etc.), así como las áreas de vertedero y/o préstamo, si es que son necesarios, viarios de acceso a la obra, parques de maquinaria y otras instalaciones temporales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental. La morfología resultante para taludes de terraplén será preferentemente, siempre que sea técnica y económicamente viable, mayor o igual al 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. Se procurará que los taludes de los desmontes sean lo más tendido posible, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense sus ventajas. En todos los casos, se redondeará la arista de su intersección con el terreno, de forma que estos simulen una continuación del terreno natural.

Se elaborará, en el proyecto de construcción, un plan de gestión de la tierra vegetal en el que se contemplará la recuperación de toda la tierra vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras, para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se copiarán durante la fase de construcción en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización posterior se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, se utilizará preferentemente este sustrato sobre las superficies a revegetar.

Se procederá, siempre que sea técnicamente viable, a la revegetación mediante siembras y/o plantaciones de todas las superficies afectadas, tales como los taludes, las áreas de ocupación temporal y los préstamos y/o vertederos, previa adecuación de su superficie mediante las técnicas culturales oportunas como el laboreo de los suelos compactados o la regularización del terreno.

Las actuaciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin, se redactará un plan de obra en el que se establecerá la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la lluvia y asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

9. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración.

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 periodo de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental 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.
- Umbrales críticos 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 Dirección General de Carreteras, 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 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 de las obras y final, 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:

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos 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) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras:

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 3. Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas adoptadas en la explotación de zonas de préstamos y/o vertederos y en las instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 7.

d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo y/o vertederos, si es que existen, e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

e) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 7.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 8.

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 Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración.

10. *Documentación adicional*

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la

documentación y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudio y justificación, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas al aseguramiento de la permeabilidad territorial y de la reposición de los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación, a que se refiere la condición 2.

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

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

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 5.

Emplazamiento previsible de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y delimitación de zonas de exclusión, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación, a que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 9.

11. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anejos correspondientes; estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas; y su definición económica en el documento de presupuesto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del programa de vigilancia ambiental.

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 1302/86, de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 12 de septiembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados y respuestas recibidas

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Confederación Hidrográfica del Duero	—
Consejería de Agricultura y Ganadería	X
Consejería de Cultura y Bienestar Social. Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural. Junta de Castilla y León	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León	X
Dirección General del Medio Natural	—
Dirección General de Urbanismo y Calidad Ambiental	—
Diputación Provincial de Palencia	X
Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (Palencia)	—
Subdelegación del Gobierno en Palencia	—
Departamento de Análisis Ambiental	—
Servicio de Investigación Agraria. Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes. Junta de Castilla y León	—
Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Salamanca	—
Área de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de León. Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León	—
ADENA	—
AEDENAT	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
CODA	—
FAT	—
Federación Ecologista de Castilla y León	—
Colectivo Ecologista Palentino (CEPA)	—
Ayuntamiento de Palencia	X
Ayuntamiento de Villamuriel de Cerrato	—
Ayuntamiento de Villalobón	—

El contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Delegación del Gobierno en Castilla y León, acusa recibo de la documentación remitida y comunica que a su vez remite copia de la misma a la Dirección del Área de Fomento de Valladolid.

La Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León, remite informe de la Dirección General de Estructuras Agrarias en el que se señala lo siguiente:

En las zonas por donde discurre el trazado, pertenecientes a los términos de Palencia, Villamuriel del Cerrato y Villalobón, no existen actualmente actuaciones de la Dirección General de Estructuras Agrarias.

El término municipal de Palencia se encuentra sin concentrar, a diferencia de los de Villalobón y Villamuriel del Cerrato que lo fueron en el pasado.

El uso del suelo es, fundamentalmente, agrícola y ganadero, predominando los cultivos de secano y el ganado ovino.

También existen parcelas con cultivo de regadíos hortícolas, algún prado, frutales y viñas.

La afección por la duplicación de la calzada no será significativa, en cuanto a los terrenos agrícolas de secano y regadío, si se mantiene o mejora la permeabilidad actual para evitar el efecto barrera.

La Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León, remite informe de la arqueóloga del Servicio Territorial de Palencia, en el que se indica que en la documentación analizada no se realiza un análisis del posible impacto sobre los yacimientos arqueológicos, no habiéndose realizado prospección alguna del terreno, por lo que recomienda la ejecución previa de trabajos de prospección intensiva del trazado propuesto. El resultado de estos estudios previos condicionará las futuras prospecciones de otras medidas correctoras en el caso de que éstas fueran necesarias.

La Diputación Provincial de Palencia, remite un certificado de la Comisión de Gobierno de la citada Diputación, en el que se acuerda, por unanimidad, no manifestar ninguna alegación en contra del proyecto, sino apoyar su construcción por los beneficios que puede aportar a la ciudad de Palencia y su escaso impacto ambiental, considerando asimismo, que influirá favorablemente en la estructura económica y social de la provincia contribuyendo a mejorar las infraestructuras existentes.

El Ayuntamiento de Palencia, de conformidad con el informe del ingeniero industrial municipal y de la propuesta de la Comisión Informativa de Urbanismo, considera que el proyecto no produce mayor impacto ambiental que el ya existente.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El proyecto tiene como base la actual variante construida según el proyecto de clave 43-P-2100, que tiene su inicio aproximadamente en el punto kilométrico 3,000 de la carretera N-611, discurriendo por el este de Palencia.

Dicha variante presenta una elevada accidentalidad con colisiones frontales que han obligado a prohibir el adelantamiento en buena parte del tramo. Asimismo, el trazado en planta de los dos primeros kilómetros, así como el enlace inicial, resultan escasos e introducen factores intrínsecos de riesgo, dado que el control total de accesos y un trazado, en general, acorde con el hecho de corresponder a una primera calzada de autovía, salvo en estos puntos, induce a circular a altas velocidades.

Por lo tanto, el objeto del presente proyecto consiste en la elaboración en el ámbito de proyecto de trazado de la duplicación de la variante noreste de Palencia CN-611, prologando el inicio de la variante actual, mejorando su trazado y resolviendo el enlace de Villamuriel de Cerrato y el de la actual variante que resultan poco adecuados, especialmente éste último, a las necesidades de tráfico.

La variante proyectada tiene una longitud total de 11.623 metros y contempla cuatro enlaces. El enlace en el que se inicia la variante no se considera, ya que se mantiene con su actual diseño salvo en dos intersecciones en los ramales que se transforman en glorietas.

El entronque de la N-611 con la variante, se realiza mediante una bifurcación en sentido Santander y una confluencia en sentido Venta de Baños, modificando el trazado de la calzada actual de la N-611 y sustituyendo totalmente el enlace con la carretera de Villamuriel y con la factoría FASA. Este enlace que conecta tanto la N-611 como la variante, se estructura a partir de dos glorietas distribuidoras unidas por un ramal que pasa sobre las dos autovías. Una combinación de tipologías de ramales permite la conexión en este punto entre ambas autovías, así como los accesos a los que servía el enlace existente. Este enlace se sitúa aproximadamente en el punto kilométrico 1,600. El segundo se encuentra en el punto kilométrico 4,750, aproximadamente, y sirve de conexión con la autovía de Magaz CL-610.

Se ha mantenido la tipología de enlace existente adaptándola a la normativa de trazado en lo referente a la calzada actual que se mantiene para el tráfico en sentido Valladolid y se adapta también para confluir en la nueva calzada el ramal que enlaza los vehículos que provienen de Magaz con la calzada derecha en sentido Santander.

Se añade un movimiento, que no es posible en la actualidad, que corresponde a los vehículos procedentes de Palencia por la CL-610 con destino a Santander a través de la variante. Este movimiento se facilita mediante un ramal tipo lazo.

En enlace número 3 con la CL-617 en el punto kilométrico 9,150, se mantiene con la tipología actual, sin modificaciones en lo que se refiere a la calzada izquierda (calzada existente), salvo la sustitución de una intersección en T por una glorieta. Para la calzada derecha se mantiene también la tipología actual, adaptando las magnitudes de los ramales a la normativa y sustituyendo, asimismo, una intersección en T, simétrica de la antes citada, por una glorieta.

En enlace de reencuentro con la N-611, consistente en la actualidad en un trébol completo, se sustituye por una glorieta distribuidora sobre ambas carreteras. En el punto kilométrico 9,900, se abandona la calzada existente como calzada izquierda, que pasa a ser calzada derecha en el punto kilométrico 10,650. El enlace se sitúa, aproximadamente, en el punto kilométrico 11,100, coincidiendo con el centro de la glorieta.

El trazado en planta contempla radios mínimos de 1200 metros en dos ocasiones.

En alzado, la pendiente máxima es del 3 por 100. La rasante permite la ubicación de todas las obras de drenaje y de paso transversal necesarias.

Se ha coordinado la planta y el alzado de acuerdo con la normativa vigente, y se ha procurado una compensación de tierras teniendo en cuenta el grado de aprovechamiento posible de los materiales de la excavación, a pesar de lo cual existe una importante descompensación a favor de los terraplenes, por lo que resulta necesario un volumen considerable de préstamos.

La sección tipo en el tronco de la variante se corresponde con dos calzadas separadas por una mediana de 14 metros. Cada calzada con carriles de 3,50 metros, arcén izquierdo de 1 metro y arcén derecho de 2,50 metros. Las bermas son de 1 metro.

Los ramales unidireccionales de los enlaces incluyen una calzada de 4,00 metros, arcén exterior de 1,50 metros, arcén interior de 1 metro y bermas de 1 metro. En ramales bidireccionales, se dispone una calzada de 7 metros, arcenes de 1,50 metros y bermas de 1 metro.

Las glorietas se diseñan con una calzada de 8 metros, arcén interior de 1 metro, arcén exterior de 1,50 metros y bermas de 1 metro, rematando la interior en bordillo.

Los caminos de servicio están formados por una calzada con dos carriles de 2,50 metros cada uno.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental parte de la situación preoperacional actual y, por tanto, tiene en cuenta que el proyecto es un desdoblamiento de la calzada existente. No obstante, la carretera actualmente en fase de utilización, genera ya unos efectos sobre el medio patentes e igualmente analizables, similares a los que se han determinado para la misma fase de nuevo proyecto. Muchos de los impactos correspondientes a la nueva infraestructura se superponen o se añaden a los que operan en la actualidad, lo que produce un impacto global sensiblemente menor que un proyecto de nuevo trazado.

El estudio de impacto ambiental está formado por los siguientes apartados: definición del estado preoperacional, determinación y valoración

de impactos, implementación de medidas preventivas y correctoras y plan de vigilancia y control.

Del análisis del estudio preoperacional se pueden destacar los siguientes aspectos:

La vegetación de la zona se encuentra fuertemente influenciada por la actividad humana, hasta el punto de resultar irreconocible el patrón de vegetación potencial.

Sobre este modelo de vegetación potencial, la actividad humana ha modificado fuertemente las condiciones y la composición de las comunidades vegetales, deforestando la práctica totalidad de la superficie para dedicar el suelo al uso agrícola y ganadero. La comunidad de vegetación de plantas arvenses asociadas a los cultivos y los terrenos en barbecho, tanto en seco como en regadío. Junto a ellas, y estrechamente relacionadas se localizan las comunidades rudesales, que se manifiestan profusamente en las carreteras y caminos y en áreas no cultivadas próximas al cinturón de influencia urbano y a suelos industriales.

La fauna presente en la zona está compuesta principalmente por comunidades propias de terrenos de cultivo y áreas periurbanas, enriquecidas por las pequeñas superficies arboladas, los setos, los frutales, las praderas y pastizales y otras pequeñas superficies arboladas, dominante agraria del ecosistema. La avifauna local presenta tres comunidades bien delimitadas: La comunidad de cultivos, secanos y baldíos, la de setos, huertos y parques arbolados y la comunidad urbana. Además, la presencia del río Carrión favorece la presencia de algunas aves acuáticas que pueden aparecer en la acequia y en puntos de agua o campos próximos al corredor de la carretera. La división en comunidades que se hacía para las aves, mantiene su validez para el resto de las especies faunísticas, mamíferos incluidos.

Las unidades ambientales determinadas para la zona son las siguientes: Terrenos industrializados, grandes superficies de cultivo, mosaicos cultivados, pastizales, riberas y arroyos y viales.

El paisaje local es un paisaje fuertemente humanizado, urbano y agrícola típico de la campiña castellana. Todo el corredor se ha considerado dentro de una única unidad paisajística: El valle urbano del río Carrión. El valle está limitado por las cuevas que dan acceso a los páramos, presenta escalones suaves (las terrazas fluviales) y componentes esencialmente horizontales, a excepción de las hileras de chopos que marcan el borde del río y de los canales y acequias de riego. Sobre esta plataforma fluvial se alza la ciudad de Palencia, visible desde gran parte del recorrido.

El corredor analizado, por tanto, como un área de baja fragilidad visual, ya que el paisaje es muy contrastado y humanizado, no modificándose sustancialmente ninguna de sus características por la ejecución del nuevo proyecto.

Sobre los caracteres ecológicos expuestos se superpone una apropiación humana del territorio ligada desde el Neolítico a la explotación de los abundantes recursos agrícolas del valle del río Carrión, complementados con los ganaderos y forestales que ofrecían los páramos que lo flaquean.

La evolución reciente de las estructuras agrarias en el entorno de la ciudad de Palencia ha conducido a la liquidación de la agricultura de subsistencia, afianzando la preeminencia de las explotaciones cerealistas orientadas a la comercialización del grano, dentro del carácter residual que, en general, representa el sector.

Entre los municipios estudiados, Palencia y Villamuriel de Cerrato cuentan con sendos Planes Generales de Ordenación Urbana-PGOU aprobados, respectivamente, en 1992 y 1995, mientras Fuentes de Valdepero y Villalobón, están dotados de normas subsidiarias municipales aprobadas, respectivamente, en 1987 y 1995.

El uso principal del suelo es viario, agrícola y ganadero, aunque en el entorno del proyecto existen también ejemplos de suelo urbano e industrial y de dotaciones de infraestructuras.

En cuanto a la contaminación atmosférica, los datos indican una situación de la calidad del aire preocupante, que tiene como principal agente causante al tráfico rodado urbano, sin que pueda excluirse la responsabilidad en la misma también del tráfico interurbano.

La calidad general de las aguas del río Carrión puede calificarse como regular, encontrándose la media del ICG en torno al valor 70. No se aprecia un empeoramiento claro entre la estación situada en Palencia y la de Venta de Baños.

La degradación de los suelos locales viene impulsada por el cambio de uso desde la agricultura hacia el uso industrial, así como por la influencia de las vías de comunicación próxima.

Adyacentes a la vía aparecen varios puntos de vertido, generalmente formados por acumulaciones puntuales de electrodomésticos y residuos voluminosos, neumáticos y RSU en general. El corredor de la variante presenta procesos erosivos claros en forma de regueros por escorrentía superficial y acumulaciones de suelo en la base de los taludes.

A continuación, el estudio de impacto realiza un análisis de los principales impactos, llegando a las siguientes conclusiones:

Los efectos que presentan una mayor magnitud son los relacionados con la calidad del aire (niveles sonoros incluidos) en la fase de funcionamiento y con la conservación del suelo en la de construcción, por lo que las medidas preventivas y correctoras harán especial hincapié en estos aspectos.

La humanización del entorno y la presencia de la actual variante limitan fuertemente el impacto añadido del nuevo proyecto, por lo que ajustarse a este tipo de terrenos en el nuevo proyecto supone también reducir fuertemente su impacto.

Las medidas correctoras propuestas se centran fundamentalmente en unos pocos aspectos claves, destacando por su extensión e importancia los tratamientos de revegetación, ya que afectan sobre un amplio conjunto de impactos que actúan sobre medios muy diferentes (suelo, agua, aire, ecosistemas, paisaje, salud humana, etc.). El proyecto de construcción del nuevo trazado debe incorporar esta revegetación como un aspecto más de la propia instalación.

Otro aspecto relevante es la permeabilización de la vía, tanto al paso de personas como al de fauna, escorrentía, etc. La limitación de este efecto garantiza, igualmente, el control de numerosos impactos sobre el medio, desde la generación de puntos de vertido, al riesgo de inundaciones por interrupción de vías de drenaje.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

Durante el período de información pública, se han recibido un total de 7 escritos o alegaciones desglosados de la siguiente forma:

Organismos oficiales:

Junta de Castilla y León.
Diputación de Palencia.
Ayuntamiento de Villamuriel de Cerrato.
Ayuntamiento de Villalobón.

Empresas y particulares:

Renault FASA.
La Seda.
Alipio Antolín.

A continuación se resume el contenido ambiental más significativo de las alegaciones propuestas:

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, hace referencia a la incidencia del proyecto sobre las carreteras de titularidad de la Junta de Castilla y León, CL-610, autovía de Palencia a Magaz y CL-617 de Palencia al límite de la provincia de Burgos por Astudillo.

En este sentido informa que el enlace con la carretera CL-610 conserva la tipología actual de trébol incompleto, con un nuevo ramal con relación a lo existente (permitirá la incorporación desde Palencia hacia la variante norte) cubriéndose con ello los principales movimientos.

Asimismo, el enlace con la carretera C-617, mantiene la tipología actual sin modificaciones en lo que se refiere a la calzada existente, salvo la sustitución de las dos intersecciones en T con carril central de giro a la izquierda por sendas glorietas. No obstante, la disposición de los centros de las glorietas desplazados respecto del eje de la C-617, supone un cambio esencial en la manera de concebir la intersección.

Con esta nueva tipología, los movimientos de la C-617 resultan penalizados en el sentido de salida desde Palencia a Astudillo, obligando a realizar giros de 240 grados a uno de los movimientos predominantes en las glorietas; el otro movimiento predominante, el de entrada a Palencia, se realiza sin giro en las glorietas.

En base a lo expuesto, considera que el proyecto debería tener en cuenta las siguientes condiciones:

Estudiar la posibilidad de resolver el enlace previsto con la C-617 mediante la única glorieta central; no obstante, caso de que dicha solución fuera inviable, las dos glorietas previstas deberán dimensionarse con radios más amplios y centrados con relación al eje de la carretera autonómica.

Asimismo, las dimensiones del paso superior deberían permitir, en cualquier caso, la ampliación de la carretera hasta alcanzar una plataforma de 12 metros.

Finalmente, a fin de coordinar actuaciones, se deberán mantener conversaciones durante la redacción de los proyectos y la ejecución de las obras con los técnicos del Servicio Territorial de Fomento de Palencia y de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, remite y asume las alegaciones presentadas por su Dirección General de Medio Natural.

En la citada alegación se realizan las siguientes consideraciones:

Anualmente, mueren atropellados diez millones de animales en España. Por otra parte, el 0,4 por 100 de los accidentes de carretera con víctimas humanas son ocasionadas por el atropello de algún animal.

En un estudio realizado durante los años 1990 y 1991, se comprobó la muerte por atropello de 266 especies de vertebrados, de los que el 71 por 100 son aves, el 24 por 100 mamíferos y el 5 por 100 anfibios.

Estos datos son una muestra de que las carreteras, aunque lógicamente afecta a unas especies en mayor grado que a otras, tienen un impacto general sobre la fauna en su conjunto y, además, son un factor de riesgo para la seguridad del conductor.

El fenómeno de la fragmentación de hábitats y territorios, al contrario que los atropellos, no resulta evidente, pero es uno de los efectos más graves de las citadas infraestructuras, incidiendo sobre factores genéticos que reducen la vitalidad de las poblaciones: Endogamia, pérdida de variabilidad, elevada mortalidad juvenil y trastornos en la reproducción. Los más perjudicados por el efecto barrera son los animales terrestres, muy especialmente los mamíferos, pero por fortuna, existen soluciones para, al menos, reducir estos indeseados efectos, disminuyendo los atropellos y haciéndose más permeables para la fauna silvestre, que deben ser considerados en sus fases de diseño.

La Diputación Provincial de Palencia, informa de que el proyecto no afecta a ninguna de las infraestructuras de las que la citada Diputación es titular, por lo que considera innecesario realizar objeción alguna al proyecto.

El Ayuntamiento de Villamuriel de Cerrato, comunica el acuerdo adoptado en el Pleno de fecha 23 de enero de 2000, en el que se acuerda informar favorablemente el proyecto. No obstante, realiza una serie de consideraciones a tener en cuenta en la elaboración definitiva del proyecto:

Vías de Servicio:

Completar la vía de servicio proyectada a la margen izquierda (Barrio Calbazanos-Gómez Manrique) hasta conectar por el norte con la glorieta de acceso al núcleo urbano de Villamuriel. Por el sur propone prolongar este camino hasta la glorieta de acceso al núcleo de Calbazanos.

Estrechar la embocadura del ramal de acceso de la glorieta PAL 11-13 en previsión de una futura ampliación.

Infraestructuras municipales:

Construcción de una línea subterránea para el cruce de infraestructuras municipales. Define el punto de cruce.

Considerar el tráfico peatonal entre el núcleo y la zona industrial de FASA y ensanchar la glorieta y la plataforma de cruce.

Expropiación de un triángulo que queda entre el FF.CC. y la nueva autovía en la margen derecha colindantes con la glorieta PAL 11-03, por quedar encajonado dentro de ambas infraestructuras, o en su defecto disponer accesos a estas fincas.

Medidas correctoras:

Instalación de una pantalla que minore el impacto sonoro en las zonas que discurren por suelo residencial y acondicionar el espacio de dominio público circundante a la glorieta de acceso a Calbazanos, en el que además de existir ya viviendas, existe previsión de construcción de más viviendas por ser, igualmente, suelo residencial.

Estudiar algún apantallamiento en el viaducto sobre la factoría industrial de FASA Renault, a efecto, entre otros, de evitar la caída de objetos procedentes de la carretera.

Cruce autovía Palencia-Magaz, acceso a Palencia:

Solicitan un nuevo movimiento en dicho enlace para acceso a Palencia.

Cesión del tramo variante actual que quedaría fuera de servicio:

El Ayuntamiento considera que dicho tramo puede ser de utilidad al viario municipal y solicita su cesión.

El Ayuntamiento de Villalobón, realiza las siguientes alegaciones:

Matiza aspectos relacionados con la denominación exacta del Ayuntamiento y sobre la propiedad de algunos terrenos.

Solicitan que el puente sobre la CL-617 tenga una anchura superior al actual para permitir, en el futuro, un carril-bici.

Plantean una queja de los agricultores respecto a la anchura de los pasos inferiores actuales y piden que se dé mayor anchura a los nuevos y, en su caso, modificar los existentes.

FASA Renault, realiza las siguientes consideraciones:

No alega nada ante la declaración de interés general de la autovía, aunque en relación con la concepción global de la autovía, considera que no se han analizado otras alternativas.

Solicita que, en el caso de no estudiarse un trazado alternativo, se contemple el cerramiento lateral íntegro de la autovía a su paso por sus instalaciones.

Industria Seda Solubles, solicita un acceso directo a la vía de servicio.

Don Alipio Antolín Triana, resulta afectado en su industria situada en el polígono industrial de Villalobón, por lo que solicita una modificación del trazado.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

18870 *RESOLUCIÓN de 1 de octubre de 2001, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se hace pública la amortización anticipada de Deuda del Estado durante el mes de septiembre de 2001, previa adquisición en el mercado secundario.*

La Resolución de 4 de abril de 2001, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, ha encomendado al Banco de España la adquisición durante el año 2001, por cuenta del Tesoro, de Bonos y Obligaciones del Estado en el mercado secundario con destino a su amortización anticipada.

Fijada como fecha de amortización de los valores la de su compra en el mercado secundario, y realizadas operaciones de compra en el pasado mes de septiembre, se hace necesario publicar los resultados.

En consecuencia, esta Dirección General del Tesoro y Política Financiera hace públicos los siguientes resultados registrados en la amortización anticipada de Bonos y Obligaciones del Estado durante el mes de septiembre de 2001, previa adquisición en el mercado secundario:

1. Emisión de Bonos del Estado a tres años al 3,0 por 100, vencimiento 31 de enero de 2003:

Fecha de contratación: 21 de septiembre de 2001.

Fecha de compra y de amortización: 26 de septiembre de 2001.

Nominal amortizado: 175.000.000,00 de euros.

Valor de reembolso: 177.297.787,68 euros.

2. Emisión de Bonos del Estado a cinco años al 5,25 por 100, vencimiento 31 de enero de 2003:

Fecha de contratación: 21 de septiembre de 2001.

Fecha de compra y de amortización: 26 de septiembre de 2001.

Nominal amortizado: 230.000.000,00 de euros.

Valor de reembolso: 243.155.561,65 euros.

Madrid, 1 de octubre de 2001.—La Directora general, Gloria Hernández García.

18871 *RESOLUCIÓN de 29 de agosto de 2001, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se inscribe en el Registro de Fondos de Pensiones a Fondempleo Caja España, Fondo de Pensiones.*

Por Resolución de fecha 25 de abril de 2001 de esta Dirección General, se concedió la autorización administrativa previa para la constitución de Fondempleo Caja España, Fondo de Pensiones, promovido por «Caja España de Inversiones, Sociedad Anónima», al amparo de lo previsto en el artículo 11.3 de la Ley 8/1987, de 8 de junio, de Regulación de los Planes y Fondos de Pensiones («Boletín Oficial del Estado» del 9).

Concurriendo «Caja España Gestora de Pensiones, Sociedad Anónima», Entidad Gestora de Fondos de Pensiones (G0089) como Gestora y Caja España de Inversiones Caja de Ahorros y Monte de Piedad (D0120), como depositaria, se constituyó el 16 de mayo de 2001 el citado Fondo de Pensiones, constanding debidamente inscrito en el Registro Mercantil de León.

La entidad promotora, arriba indicada, ha solicitado la inscripción del Fondo en el Registro Especial de este Centro directivo, aportando la documentación establecida al efecto en el artículo 3.º.1 de la Orden de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10).

Considerando cumplimentados los requisitos establecidos en la citada Ley y normas que la desarrollan, esta Dirección General acuerda proceder a la inscripción de Fondempleo Caja España, Fondo de Pensiones en el Registro de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46.1.a) del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones de 30 de septiembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» de 2 de noviembre).

Madrid, 29 de agosto de 2001.—La Directora general, María Pilar González de Frutos.-

18872 *RESOLUCIÓN de 29 de agosto de 2001, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se inscribe en el Registro de Fondos de Pensiones a Aurofondo Colectivos, Fondo de Pensiones.*

Por Resolución de fecha 21 de mayo de 2001 de esta Dirección General, se concedió la autorización administrativa previa para la constitución de Aurofondo Colectivos, Fondo de Pensiones, promovido por «Axa Aurora Ibérica, Sociedad Anónima, de Seguros y Reaseguros», al amparo de lo previsto en el artículo 11.3 de la Ley 8/1987, de 8 de junio, de Regulación de los Planes y Fondos de Pensiones («Boletín Oficial del Estado» del 9).

Concurriendo «Axa Aurora Ibérica, Sociedad Anónima, de Seguros y Reaseguros» (G0191) como Gestora y BNP Paribas Securities Services (D0163) como depositaria, se constituyó el 20 de junio de 2001 el citado Fondo de Pensiones, constanding debidamente inscrito en el Registro Mercantil de Mallorca.

La entidad promotora arriba indicada, ha solicitado la inscripción del Fondo en el Registro Especial de este Centro directivo, aportando la documentación establecida al efecto en el artículo 3.º.1 de la Orden de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10).

Considerando cumplimentados los requisitos establecidos en la citada Ley y normas que la desarrollan, esta Dirección General acuerda proceder a la inscripción de Aurofondo Colectivos, Fondo de Pensiones en el Registro de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46.1.a) del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones de 30 de septiembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» de 2 de noviembre).

Madrid, 29 de agosto de 2001.—La Directora general, María Pilar González de Frutos.

18873 *RESOLUCIÓN de 29 de agosto de 2001, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se inscribe en el Registro de Fondos de Pensiones a Penedes Pensio Empleats, Fons de Pensions.*

Por Resolución de fecha 16 de abril de 2001 de esta Dirección General, se concedió la autorización administrativa previa para la constitución de Penedes Pensio Empleats, Fons de Pensions promovido por «Cep Pensions, Entitat Gestora de Fons de Pensions, Sociedad Anónima», al amparo de lo previsto en el artículo 11.3 de la Ley 8/1987, de 8 de junio, de Regulación de los Planes y Fondos de Pensiones («Boletín Oficial del Estado» del 9).

Concurriendo «Cep Pensions Entitat Gestora de Fons de Pensions, Sociedad Anónima» (G0086) como Gestora y Caixa d'Estalvis del Penedes (D0060), como depositaria, se constituyó el 7 de junio de 2001 el citado Fondo de Pensiones, constanding debidamente inscrito en el Registro Mercantil de Barcelona.

La entidad promotora, arriba indicada, ha solicitado la inscripción del Fondo en el Registro Especial de este Centro directivo, aportando la documentación establecida al efecto en el artículo 3.º.1 de la Orden de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10).

Considerando cumplimentados los requisitos establecidos en la citada Ley y normas que la desarrollan, esta Dirección General acuerda proceder a la inscripción de Penedes Pensio Empleats, Fons de Pensions en el Registro de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46.1.a) del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones de 30 de septiembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» de 2 de noviembre).

Madrid, 29 de agosto de 2001.—La Directora general, María Pilar González de Frutos.