

ha dictado sentencia con fecha 11 de diciembre de 1991, cuya parte dispositiva, literalmente, dice:

«Fallamos: Que estimando el recurso de apelación deducido por la representación de la Administración del Estado frente a la sentencia de la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional de 15 de diciembre de 1989, debemos revocar y revocamos la indicada sentencia en cuanto reconoció el derecho del actor a percibir las cantidades retenidas por Tarifa X en las obras de edificación, pronunciamiento que dejamos sin efecto y confirmamos la indicada sentencia en cuanto al resto de sus pronunciamientos. Sin costas.»

Esta Subsecretaria, de conformidad con lo establecido en los artículos 103 y siguientes de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956, ha dispuesto que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia.

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

Madrid, 22 de mayo de 1992.—El Subsecretario de Obras Públicas y Transportes, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmo. Sr. Director general para la Vivienda y Arquitectura.

14494 *RESOLUCION de 28 de mayo de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre Estudio Informativo de la carretera N-640, de Vegadeo a Puerto de Villagarcía de Arosa. Tramo: Variante de La Estrada, puntos kilométricos 202,0 al 205,5, provincia de Pontevedra, de la Dirección General de Carreteras.*

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 28 de mayo de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CARRETERA N-460, DE VEGADEO A PUERTO DE VILLAGARCIA DE AROSA. TRAMO: VARIANTE DE LA ESTRADA, PUNTOS KILOMETRICOS 202,0 AL 205,5, PROVINCIA DE PONTEVEDRA, DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 10 de junio de 1991, a la Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen del proyecto, consistente en la orden de Estudio Informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El Estudio Informativo consiste en la definición de la variante de La Estrada. Para ello se han establecido tres alternativas que discurren por el norte de la población llamadas «Estrada 1», «Estrada 2» y «Estrada 4», y otras dos soluciones por la parte sur que reciben el nombre de «Estrada 7» y «Estrada 8». De estas cinco alternativas se selecciona la denominada «Estrada 4».

El anexo I contiene los datos esenciales del proyecto.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas se recogen en el anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el Estudio de Impacto Ambiental, fue sometido conjuntamente con el Estudio Informativo a trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 18 de septiembre de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del referido Estudio, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Con fecha 13 de abril de 1992 se completó el expediente al que se refiere el artículo 16 del Reglamento.

Durante el período de información pública del Estudio de Impacto Ambiental no se presentaron alegaciones.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo de la carretera N-640, de Vegadeo a Puerto de Villagarcía de Arosa. Tramo: Variante de La Estrada, puntos kilométricos 202,0 al 205,5.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y tomados en cuenta los aspectos destacados en el Estudio de Impacto Ambiental, se establecen por la presente Declaración, para que el proyecto pueda ser considerado ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la variante se asegurará mediante las actuaciones necesarias el acceso al nivel actual, como mínimo, a la carretera C-541 a Santiago de Compostela y a la carretera que conduce a Outeiro y Codeso, así como a los distintos caminos rurales y vías vecinales atravesados por el proyecto.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de mantener inalteradas las características de los cauces del Barranco del Puente Nuevo y el Regueiro del Vilar y las líneas de drenaje naturales cruzadas por la variante, no se acumularán materiales derivados del movimiento de tierras en las mismas ni se localizarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que se pueda afectar al sistema fluvial.

En particular, en la construcción de los puentes sobre los cauces a que hace referencia el párrafo anterior, se tendrá en cuenta que la franja de afección se mantenga en los límites de ocupación de la traza de la variante, con objeto de evitar la alteración de las especies hidrófilas que pueblan los bordes de los arroyos.

3. *Prevención del ruido.*—Si bien el trazado seleccionado supone un alejamiento respecto de las zonas pobladas con relación a la actual N-640 y, por tanto, una disminución de la afección por ruido, sin embargo, la nueva vía proyectada transcurrirá entre los puntos kilométricos 1,000 al 1,500, próxima al área de esparcimiento y ocio del municipio.

Por ello, deberán diseñarse y efectuarse las medidas adecuadas para conseguir que los niveles máximos de inmisión sonora, medidos en la zona señalada, no sobrepasen los 55 dB Leq. nocturnos ni los 65 dB Leq. diurnos, en los periodos de máxima intensidad de circulación.

4. *Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.*—De acuerdo con lo establecido en el capítulo 6, medidas correctoras, del Estudio de Impacto Ambiental, y con objeto de evitar la erosión de taludes por escorrentía y recuperar áreas afectadas por la construcción, se realizarán las siguientes actuaciones:

Previamente a la ocupación de tierras por cualquiera de los elementos de obra, se procederá a la retirada de la tierra vegetal en las condiciones que especifica el capítulo 6.1 del mencionado Estudio.

Se restaurarán las áreas afectadas por el tránsito de maquinaria de obras y el área donde finalmente se localicen los aproximadamente 253.000 metros cúbicos de materiales sobrantes de la excavación.

Se procederá a la revegetación de taludes y a la repoblación arbórea, en las condiciones que señala el capítulo 6.1 del Estudio de Impacto Ambiental.

Se llevará a cabo un plan de mantenimiento de cunetas y canales consistente en su limpieza y conservación, de forma que cumplan su cometido de canalizar las aguas de escorrentía.

Las actuaciones de regeneración deberán estar efectuadas con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

5. *Seguimiento y vigilancia.*—Se remitirá a la Dirección General de Política Ambiental los siguientes informes en los plazos que a continuación se especifican:

Antes de los tres meses de la fecha de emisión del acta de recepción provisional de la obra:

Informe sobre el estado y progreso de la aplicación de las actuaciones referidas en la condición 4.

Asimismo se remitirá un informe con los resultados de la medición de niveles sonoros en momentos y periodos de máxima intensidad de circulación a que se refiere la condición 3.

Del examen de dicha documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

Madrid, 28 de mayo de 1992.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en la ejecución de una variante de la carretera N-640 de Vegadeo a Puerto de Villagarcía de Arosa, entre los puntos kilométricos 202,0 al 205,5, que suprimiría la actual travesía de La Estrada.

La zona que abarca el estudio queda comprendida dentro del término municipal de La Estrada.

El estudio informativo ha establecido cinco soluciones distintas para la supresión de la travesía por dicha población. Por la parte norte del núcleo urbano se han estudiado tres posibles itinerarios que reciben el nombre de «Estrada 1», «Estrada 2» y «Estrada 4»; y por la parte sur otros dos alternativas que se denominan «Estrada 7» y «Estrada 8».

La solución «Estrada 1» tiene una longitud de 5.260 metros. Contempla la realización de obras de fábrica significativas debido a las características del terreno por el que discurre. Además de conectar con la CN-640 enlaza, a distinto nivel, con la carretera C-541 a Santiago de Compostela, y con la carretera que va a Outeiro y Codeso.

La alternativa «Estrada 2» tiene un trazado más rectilíneo que la anterior, con gran número de desmontes y terraplenes así como importantes obras de fábrica. Junto con las conexiones obligadas con la CN-640 (al principio y al final del recorrido), enlaza a diferente nivel con la C-541 y con la PO-213 de La Estrada a Ponte-Ulla. Esta opción tiene una longitud de 5.600 metros.

La solución «Estrada 4», con una longitud de 5.480 metros, pasa por tierras de cultivo y monte alto. Al igual que las dos anteriores alternativas, discurre por el norte de la población y precisa de obras de fábrica, aunque no de la magnitud de las necesarias en las otras soluciones. Además de conectar con la CN-640 lo hace también a distinto nivel, con la C-541 y la carretera que va a Outeiro y Codeso.

Estas tres alternativas atraviesan diversos cursos de agua con cauces intermitentes, según la estación, que se localizan al norte del núcleo de población. Entre ellas destacan los denominados Barranco del Puente Nuevo y el Regueiro del Vilar.

En la parte sur discurre la solución «Estrada 7», con una longitud de 5.150 metros y la alternativa «Estrada 8» que es la de mayor longitud, con 7.950 metros. Su traza transcurre en su mayor parte por tierras de cultivo con alto aprovechamiento ganadero y agrario. Estas dos soluciones tienen conexiones con la CN-640 y con la carretera de La Estrada a Cerdedo. Asimismo en estas alternativas se proyectan una serie de obras de fábrica sobre cauces de agua, entre los que destaca el río Pinguela.

Todas las soluciones, excepto la «Estrada 7», respetan el margen de 100 metros prescrito como límite del casco urbano.

El estudio informativo selecciona, como opción más recomendable, la denominada «Estrada 4».

ANEXO II

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
1. Dirección General de Ordenación del Territorio y Calidad Ambiental de la Comunidad Autónoma de Galicia	-
2. Diputación Provincial de Pontevedra	-
3. Ayuntamiento de la Estrada	-
4. Grupo ERVA	-
5. Asociación Naturalista Bajo Miño	-
6. ADEGA, Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia	-

Los aspectos más significativos mencionados en las respuestas son:

La Diputación Provincial de Pontevedra, en escrito recibido fuera de plazo, considera que las obras de fábrica sobre los cursos de agua, así como las obras de acompañamiento deberán quedar incardinadas en el paisaje, de tal manera que no impacten en el conjunto agrícola forestal de modo agresivo.

La Diputación Provincial dice, en lo que se refiere a la variante de La Estrada, que deberían recogerse las manifestaciones que el Ayuntamiento de esa localidad pudiera formular en sesiones del Pleno de dicha Institución.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El Estudio de Impacto Ambiental describe las características de los diferentes factores ambientales locales.

Señala que el clima de la zona se corresponde con la subregión fitoclimática Atlántico-Europea, siendo las precipitaciones del orden de 1.810 milímetros anuales, distribuidos de forma heterogénea, que si bien no llega a producir sequía en el periodo estival se observa un claro descenso de las precipitaciones durante los meses de verano. Es muy escasa la presencia de nieve y las temperaturas medias anuales son mayores de 11,5 grados centígrados.

Indica, con referencia a los suelos, que las condiciones pluviométricas, de elevado volumen, potencian los procesos erosivos de escorrentía superficial.

Destaca que el área estudiada tiene unos cursos de agua cortos y poco caudalosos, siendo el río Liñares el único notable ya que es el portador directo de las cuencas hacia el río Ulla.

Hace constar que la zona objeto de estudio compone un típico ejemplo del modelo de paisaje denominado «bocage» o en mosaico, donde pueden distinguirse varios tipos o zonas diferenciadas de formaciones vegetales, tales como carballeiras, vegetación vipícola, pinos y eucaliptos, pinos y frondosas y vegetación de degradación.

Señala que el sistema de poblamiento se caracteriza por una estructura dispersa de asentamiento, a excepción de la capital municipal, La Estrada, que forma el único núcleo de población de carácter concentrado de relativa importancia.

Indica que los usos del territorio están directamente enfocados hacia la producción ganadera, especialmente el ganado bovino. Las tierras labradas se dedican a prados y a los productos hortícolas en menor medida, sobre todo en las tierras más bajas cercanas a las viviendas rurales. El monte bajo es el que se dedica al aprovechamiento ganadero, en forma de pastizal. Las actividades forestales tienen en el municipio una gran importancia.

Considera que en el sector secundario destaca como actividad la industria de la madera y la construcción, constatándose la existencia de dos polígonos industriales. Por último, el sector servicios se localiza en la capital municipal.

El estudio de impacto ambiental realiza un análisis y selección de alternativas, considerando en función de la inexistencia de impactos críticos e impactos elevados destacables, la solución «Estrada 4», como la que presenta menor grado de impacto ambiental, siendo además gran parte de ellos corregibles mediante las oportunas medidas correctoras.

Como metodología en la identificación y valoración de impactos se ha utilizado una matriz de doble entrada.

Los impactos negativos identificados como más importantes son los siguientes:

Afección a los diferentes cursos de agua que son atravesados por la variante.

Presencia de zonas de talud (desmote y terraplén) que afecta a la calidad paisajística de la obra y aumenta el riesgo de erosión.

Análisis de contenido

El Estudio de Impacto Ambiental incluye una cartografía insuficiente que no permite un análisis pormenorizado para la localización de posibles afecciones.

El Estudio no adjunta ninguna información fotográfica que muestre la zona que atraviesa el trazado.

Hubiese sido necesario concretar más detalladamente los lugares donde los impactos tienen mayor incidencia.

Asimismo no se contempla la localización de vertidos y de instalaciones auxiliares de obra.

Las deficiencias observadas en el Estudio de Impacto Ambiental se corrigen con las medidas establecidas en el condicionado de la declaración.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

14495 RESOLUCION de 26 de mayo de 1992, de la Dirección General de Coordinación y de la Alta Inspección, por la que se da publicidad al convenio entre el Ministerio de Educación y Ciencia y la Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalidad Valenciana sobre Educación Compensatoria.

Suscrito con fecha 14 de mayo de 1992 el convenio entre el Ministerio de Educación y Ciencia y la Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalidad Valenciana sobre Educación Compensatoria, esta Dirección General, en ejecución de lo dispuesto en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 1990, ha dispuesto que se publique en el «Boletín Oficial del Estado» el texto del convenio que se adjunta.

Madrid, 26 de mayo de 1992.—El Director general de Coordinación y de la Alta Inspección, Jordi Menéndez i Pablo.