

**1140** *RESOLUCION de 13 de enero de 1993, de la Dirección General de Seguros, por la que se acuerda que la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras asuma la función de liquidador de la Entidad «Segurauto, Sociedad Anónima, Compañía de Seguros y Reaseguros», en liquidación.*

En el expediente de liquidación intervenida abierto a la Entidad «Segurauto, Sociedad Anónima, Compañía de Seguros y Reaseguros», en liquidación, se han examinado las alegaciones formuladas por la misma en el trámite de audiencia previa concedido en base a lo dispuesto en el artículo 8 del Real Decreto 2020/1986, de 22 de agosto, en relación con el artículo 91 de la Ley de Procedimiento Administrativo.

Dichas alegaciones han servido de base, entre otra documentación, para la elaboración del informe de la Intervención del Estado en la liquidación de dicha Entidad, en el que se concluye que el Activo de la Sociedad es inferior al Pasivo exigible por lo que la liquidación de ésta incurre en la circunstancia contemplada en el apartado d) del artículo 7 del Real Decreto 2020/1986, como determinante para que la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras asuma la función de liquidador.

En consecuencia, vistas las alegaciones de la Entidad, el informe de la Intervención del Estado en la liquidación y lo dispuesto en el apartado d) del artículo 7.º del Real Decreto 2020/1986, de 22 de agosto,

Esta Dirección General ha acordado que la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras asuma las funciones de liquidador de «Segurauto, Sociedad Anónima, Compañía de Seguros y Reaseguros», en liquidación.

Madrid, 13 de enero de 1993.—El Director general de Seguros, Eduardo Aguilar Fernández Hontoria.

Ilmo. Sr. Presidente de la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras.

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

**1141** *RESOLUCION de 1 de diciembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo de la autovía Sevilla-Huelva-Ayamonte. Tramo: Huelva-Ayamonte, de la Dirección General de Carreteras.*

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

Madrid, 1 de diciembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

**Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo de la autovía Sevilla-Huelva-Ayamonte. Tramo: Huelva-Ayamonte, de la Dirección 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 el 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.

Con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 23 de octubre de 1989, como Memoria-resumen la orden de Estudio Informativo y un plano de planta de la N-431 correspondiente al tramo referido.

El Estudio Informativo tiene por objeto la recopilación y análisis de los datos necesarios para seleccionar el trazado más conveniente del tramo

de la autovía comprendido entre Huelva y Ayamonte, de aproximadamente 54 kilómetros de longitud, a partir de las soluciones planteadas.

Se contemplan alternativas denominadas Norte, Sur y Centro, de nuevo trazado, y una cuarta denominada Desdoblamiento.

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 más significativas se recogen en el anexo I.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, fueron ambos sometidos al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial de la Provincia de Huelva» de 9 de noviembre de 1991, y en el «Boletín Oficial del Estado» de 19 de noviembre de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 21 de julio de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el Estudio Informativo, que incluye el Estudio de Impacto Ambiental, y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del Estudio Informativo.

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

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1982, de 29 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el Estudio Informativo de la autovía Sevilla-Huelva-Ayamonte. Tramo: Huelva-Ayamonte.

### *Declaración de impacto ambiental*

Examinada la documentación presentada, se establece por la presente Declaración de Impacto Ambiental, que la alternativa más favorable bajo aspectos ambientales es la que se compone de una parte de la denominada en el proyecto «Alternativa Centro», y de una parte de la denominada «Alternativa Norte», estableciendo la unión entre ambas de manera que por la primera no se afecte al espacio catalogado Almendrales de Gibraleón, y por la segunda no se afecte a terrenos de alto valor agrícola del Chanza.

1. Protección de la calidad del agua del sistema hidrológico.—Dado que el trazado de la nueva vía afecta a los ríos Odiel y Piedras, y a los arroyos Nicoba, Tariquejo, del Pozuelo y del Chorrito, y pasa sobre el denominado acuífero 25, y teniendo en cuenta que las zonas húmedas situadas al sur, alimentadas por estas aguas, están declaradas espacios protegidos de Andalucía, y una de ellas, denominada Marismas del Odiel, está considerada como un humedal de importancia internacional, según el Convenio de Ramsar, y reserva de la biosfera, por el programa «El Hombre y la Biosfera» (MAB) de la UNESCO, se tendrá en cuenta lo siguiente:

a) Deberán diseñarse a nivel de proyecto de ejecución, las medidas de prevención y control suficientes para garantizar que, tanto durante la construcción como en la explotación de la obra, no puedan producirse vertidos de sustancias contaminantes accidentales procedentes de las escorrentías de la lluvia sobre la traza y calzada, que lleguen a las líneas naturales de alimentación a la red fluvial. Estas medidas se extremarán respecto al viaducto sobre el río Odiel y el puente sobre el río Piedras.

Las medidas recomendadas en el capítulo 8 del Estudio de Impacto Ambiental, una vez desarrolladas, podrían considerarse en la redacción del referido proyecto.

b) Los aproximadamente 2.000.000 de metros cúbicos de los materiales sobrantes de obra y las instalaciones auxiliares de obra, se localizarán en zonas que no supongan afección directa o indirecta al sistema hidrológico. Los materiales que se utilicen en la construcción de la vía, desde la explanación hasta las capas bituminosas, no contendrán contaminantes que afecten al acuífero sobre el que ésta se asienta.

2. Permeabilidad territorial y protección del suelo agrícola.—Teniendo en cuenta que la traza atraviesa suelo agrícola, se harán riegos periódicos en la fase de obra como recomienda el Estudio de Impacto Ambiental