

semejantes en el tramo más crítico comprendido entre Parada de Rubiales y La Orbada.

Para el tramo final de circunvalación de Salamanca el estudio de impacto se inclina hacia la solución 3.

Medidas correctoras

Las medidas propuestas para minimizar los impactos producidos por la obra, se basan en la utilización de siembras y plantaciones mediante:

Preparación de superficie tras el abandono de las obras con limpieza y desbroce.

Plantaciones en bosquetas en los taludes.

Plantaciones en la mediana, como media de aislamiento y protección frente al deslumbramiento de faros, y mejor percepción de la propia mediana.

Plan de Vigilancia

El Plan de Vigilancia propuesto consiste en el seguimiento de:

Los procesos erosivos en los terraplenes.

Los procesos de inestabilidad de taludes tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

El comportamiento de la avifauna y otras especies faunísticas en relación al tráfico, notificando a los organismos competentes.

El arraigo de las plantaciones.

El análisis periódico de aguas de lavado de la carretera e incidencias del plomo e hidrocarburos.

La evolución urbanística y demográfica, y de los presupuestos municipales como indicadores de la socioeconómica.

El cambio en el aprovechamiento del suelo.

Se elaborará un informe anual con los seguimientos propuestos, a la vista del cual se podrán proponer nuevas medidas correctoras.

Análisis de contenido

Con carácter general el inventario ambiental está bien detallado, desarrollando los factores que se ven afectados por el paso de la autovía, aunque se han detectado por las alegaciones algunas omisiones.

Establece la comparación de alternativas en base a las descripciones de sus impactos, con valoración subjetiva.

El estudio no contempla la localización de canteras, vertidos y de instalaciones auxiliares de obra.

El capítulo de medidas correctoras son proposiciones generales a llevar a cabo en las zonas afectadas por la obra, sin entrar en detalle de localización y ejecución, y sólo se refieren a siembras y plantaciones.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

Servicio Territorial de Cultura. Junta de Castilla León.

Ayuntamiento de Siete Iglesias de Trabancos (Valladolid) y de ocho particulares.

Ayuntamiento de Pollos (Valladolid).

Ayuntamiento de Castrillo de Guareña (Zamora) y doce particulares.

Ayuntamiento de Fresno el Viejo (Valladolid).

Ayuntamiento de Cañizal y treinta y tres particulares.

Ayuntamiento de Torrecilla de la Orden (Valladolid) y seis particulares.

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Junta de Castilla y León.

Ayuntamiento de La Orbada. Salamanca.

Vecinos de Villaverde de Guareña. Salamanca.

Ayuntamiento de Villares de la Reina. Salamanca.

Ayuntamiento de Castellanos de Moriscos. Salamanca.

Ayuntamiento de Salamanca.

Asociación Ecologista Arco Iris.

Particulares.

Contenido de las alegaciones ambientales más significativas

Servicio territorial de cultura de Valladolid. Señala la existencia de los yacimientos no mencionados en el Estudio de Impacto Ambiental de Casa Alta en Pollos y Teso de la Horca en Siete Iglesias. También señala la afección directa y la afección al entorno de varios yacimientos tanto de los trazados A como de los B. Desde el punto de vista arqueológico, la alegación señala la preferencia de los trazados B sobre los A, ya que el tipo de afección sobre los yacimientos sería sólo respecto al entorno de los mismos.

Ayuntamiento de Castrillo de Guareña y doce particulares. El Ayuntamiento de Castrillo solicita que se construyan caminos de servicio entre el paso de ganado a situar hacia el punto kilométrico 197 de la carretera actual y el enlace de Castrillo.

Las alegaciones particulares solicitan se apliquen en el término municipal la solución A ya que esta solución supondría una menor partición de las parcelas de cultivo.

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León. Relaciona zonas húmedas catalogadas que no son mencionados en el estudio y considera la alternativa B-6 como la más aconsejable para no afectar las lagunas de las Fuentes y Nueva, del municipio de Pedrosillo el Ralo, de gran riqueza ornitológica.

Ayuntamiento de Castellanos de Moriscos. Propone la alternativa por la parte oeste del municipio (izquierda en el sentido Salamanca-Valladolid) como la menos perjudicial para la población.

Asociación ecologista Arco Iris. Proponen la solución A y la número 1 para la conexión con la circunvalación con Salamanca. Además proponen la construcción de pasos inferiores para micromamíferos, medios de protección de avifauna y la solución de trazado que evite el paso por el encinar de La Orbada.

4456

RESOLUCION de 18 de diciembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de acondicionamiento de la CN-630, de Gijón a Sevilla, puntos kilométricos 394 al 410,5. Tramo: Guijuelo-Béjar. Acceso norte, provincia de Salamanca, 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, 18 de diciembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CN-630, DE GIJON A SEVILLA, PUNTOS KILOMETRICOS 394 AL 410,5. TRAMO: GUIJUELO-BEJAR. ACCESO NORTE, PROVINCIA DE SALAMANCA, 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.

En base al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 16 de julio de 1991, a la Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto del proyecto consiste en la definición de las obras a realizar para la ejecución de un acondicionamiento de la actual carretera N-630, de Gijón a Sevilla, puntos kilométricos 394,0 al 410,5, eliminando las travesías de Nava de Béjar y de Vallejera de Riofrío mediante la ejecución de sendas variantes.

La Dirección General de Política Ambiental, estableció a continuación, un período de consultas sobre el impacto ambiental del proyecto.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 21 de octubre de 1991, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

Elaborado el Estudio de Impacto Ambiental, fue sometido al trámite de información pública por la Dirección General de Carreteras mediante anuncio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 4 de abril de 1992.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 30 de junio de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo a que se refiere dicho artículo.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

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 del Estudio de Impacto 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 1302/1986, 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 proyecto de acondicionamiento de la CN-630, de Gijón a Sevilla, puntos kilométricos 394 al 410,5. Tramo: Guijuelo-Béjar. Acceso norte (Salamanca).

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada se establece por la presente declaración para que el proyecto puede ser considerado ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará mediante las actuaciones necesarias, el acceso, al nivel actual como mínimo, a los caminos rurales, vías vecinales y vías pecuarias atravesadas por el proyecto, especialmente el Cordel de Granados, Colada del Camino de las Aceñas, Cordel del Camino Real y Cordel del Congosto.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de mantener inalteradas las características hidrológicas en el área donde se enmarca el trazado, no se acumularán materiales derivados del movimiento de tierras, ni ninguna clase de vertido, ni se localizarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que se puede afectar al sistema fluvial, singularmente en los arroyos del Sauco, de la Tijera y el Regato de las Fresnedas.

3. *Protección de la vegetación.*—Con el fin de reducir al mínimo la afección a la vegetación afectada por el proyecto, no se localizarán escombreras, vertederos ni se realizarán vertidos en las zonas de melonares y castañares, pastizales y praderas húmedas, debiendo limitarse los movimientos de maquinaria a la zona de ocupación de la vía.

Asimismo, se adoptarán las medidas necesarias para la protección de las formaciones de encinas, considerando su posible reimplantación si ello fuera aconsejable.

4. *Protección de la fauna.*—Se establecerán bajo la carretera las vías de paso necesarias, con el fin de minimizar el posible efecto barrera sobre los mamíferos de mediano tamaño, en especial en los tramos montañosos y posibilitar el tránsito de especies incluidas las cinegéticas como el jabalí y otros vertebrados de interés.

5. *Prevención del ruido.*—Se realizará un análisis del ruido cuyo objeto será el diseño y proyecto de las medidas correctoras necesarias para que los niveles de inmisión sonora, medidos en los límites del territorio calificado como urbanizable en la fecha de publicación de la presente declaración en los planes urbanísticos de los municipios de Béjar, Béjar (Palomares), Vallejera, Navacarros, Sorihuela, Fresnedoso, Nava de Béjar, Cabeza de Béjar y Fuentes de Béjar, no sobrepasen los 55 dB (A) Leq. nocturnos, ni los 65 dB (A) diurnos.

6. *Protección del patrimonio arqueológico.*—Se realizarán, previa consulta al órgano competente de la Junta de Castilla-León, las acciones preventivas y de protección necesarias para que los yacimientos arqueológicos de El Molinón del Duque, El Chorrizo y el Tranco del Diablo, situados en el municipio de Béjar, el del Maguillo situado en el de Cabeza de Béjar, y los del Naguillo y Valvarera, localizados en Sorihuela, no resulten negativamente afectados.

7. *Protección del suelo. Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.*—En base al correspondiente capítulo del Estudio de Impacto Ambiental, se redactará un proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de las obras, que atienda a las acciones de esta naturaleza, incluida la revegetación, que deban realizarse sobre todas las áreas afectadas por la misma y evite el riesgo de procesos erosivos, especialmente en los taludes.

En este proyecto deberá definirse con precisión la localización de los 621.364 metros cúbicos de materiales sobrantes de la excavación, las instalaciones auxiliares de obra, las vías de tránsito de maquinaria y las canteras, graveras y zonas de préstamo, así como los volúmenes de extracción y forma de explotación de éstas.

Las actuaciones de recuperación se simultanearán con las acciones de obra y deberán estar finalizadas con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

8. *Seguimiento y vigilancia.*—Se realizarán las actuaciones que se recomiendan en el programa de vigilancia del Estudio de Impacto Ambiental, así como las acciones que se deriven del cumplimiento de las condiciones de esta Declaración, considerando los siguientes plazos:

a) Antes de la formalización del acta de conformidad del replanteo:

Informe sobre el resultado del análisis del ruido a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones previstas en relación con la protección del patrimonio arqueológico a que se refiere la condición 6.

b) Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Descripción de las medidas correctoras y de las actuaciones de recuperación ambiental e integración paisajística realmente efectuadas.

c) Anualmente y durante el plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe de los niveles sonoros realmente alcanzados y eventuales medidas adicionales necesarias.

Estado y progreso de las actuaciones de recuperación ambiental e integración paisajística de las obras.

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

Del examen de esta 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.

9. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones adicionales que esta Declaración de Impacto Ambiental establece como necesaria, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Puntos sensibles y diseño de medidas correctoras a que se refiere la condición 5.

Proyecto de medidas para la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 7.

Madrid, 18 de diciembre de 1992.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas obtenidas
Delegación del Gobierno en Castilla-León. Presidencia de la Junta de Castilla-León. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla-León	X
Consejería de Cultura y Bienestar Social de la Junta de Castilla-León. Ayuntamiento de Guijuelo. Ayuntamiento de Béjar. Ayuntamiento de Nava de Béjar. Ayuntamiento de Vallejera de Riofrío. Gobierno Civil de Salamanca. Laboratorio Regional de Medio Ambiente Industrial de la Junta de Castilla-León	X
Centro de Experiencias Forestales de Valonsadero, Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes de la Junta de Castilla-León.	

Relación de consultados	Respuestas obtenidas
Servicio de Investigación Agraria de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes de la Junta de Castilla-León. Unidad Técnica de Medio Ambiente de la Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León. Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología del Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias de la Universidad de Salamanca. Departamento de Ecología. Facultad de Ciencias de la Universidad de Salamanca. Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Salamanca. Federación Ecologista de Castilla-León. Colectivo Cantueso. Coordinadora Ecologista de Castilla-León. Asociación para la Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN). Centro de Estudios del Medio Ambiente Castellano-Leonés (CEMAC). Grupo Ecologista CARABO. Asociación Universitaria de Salamanca. Asociación Ecologista ARCO IRIS. Asociación Salmantina de Agricultura de Montaña. ICONA. AEDENAT. F. A. T. ADENA. S. E. O. CODA.	X
	X

Los aspectos más significativos mencionados en las respuestas son:

El Departamento de Geografía de la Universidad de Salamanca considera que la zona donde se enmarca el proyecto, cuanta con especiales y concretas condiciones en su medio físico, que hacen que se diferencie claramente de otras zonas cercanas, ya que el medio en cuestión presenta una menor capacidad de respuesta para establecer el equilibrio ante los impactos antrópicos, siendo un área sensible a las agresiones.

ICONA indica que se deberá prestar particular atención al componente paisajístico, minimizando el efecto de desmontes, terraplenes y obras de estructura, habida cuenta del alto valor estético de la zona.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla-León expone que el trazado actual de la carretera, discurre desde el Puerto de la Vallejera hasta el Puerto de Béjar por el límite norte provisional del Espacio Natural Protegido de Candelario, figurando dicho espacio natural en el Plan Indicativo de la Ley de Espacios Naturales de la Comunidad de Castilla y León (artículo 18).

ANEXO II

El tramo en estudio se localiza geográficamente en la N-630, de Gijón a Sevilla, teniendo su inicio en el punto kilométrico 394,0 y su finalización en el punto kilométrico 410,5. El origen de este proyecto enlaza con el final de la variante de Guijuelo y su final, con el origen de la variante de Béjar.

La variante Guijuelo (acceso sur)-Béjar (acceso norte) discurre en su totalidad por terrenos de uso agrario y se ha proyectado con limitación total de accesos, permitiéndose únicamente a través de las intersecciones situadas en los extremos del tramo. El área de afección de la carretera se extiende a los municipios de Cabeza de Béjar, Fuentes de Béjar, Nava de Béjar, Sorihuela, Fresnedoso, Vallejera, Navacarros, Béjar (Palomares) y Béjar.

El tronco principal de la carretera proyectada tiene su origen en el final de la variante de Guijuelo. El trazado continúa en variante hasta el punto kilométrico 1,500, en el que el tronco vuelve a conectar con la actual N-630.

En el punto kilométrico 1,200, cuando el trazado del tronco discurre aún en variante, se comunica éste con la carretera a Ledrada por medio de una intersección en T con dos ramales directos y uno semidirecto.

Desde el punto kilométrico 1,500 hasta el punto kilométrico 4,400 el trazado del tronco discurre por la N-630, excepto en pequeños tramos donde se mejoran las características geométricas de la carretera actual.

En el punto kilométrico 2,860 se proyecta una glorieta partida para comunicar el eje con las carreteras a Fuentes de Béjar y a Santibáñez de Béjar.

Desde el punto kilométrico 4,400 hasta el punto kilométrico 7,280 se abandona la carretera actual para eliminar la travesía de Nava de Béjar, discurrendo la variante por el oeste de dicha travesía.

En el punto kilométrico 4,470 se sitúa el enlace Nava Norte. Este enlace permite los movimientos de entrada y salida del eje en sentido Salamanca-Nava de Béjar, mediante un ramal directo y otro semidirecto.

En el punto kilométrico 5,350 se proyecta un paso inferior para comunicar Ledrada con Nava de Béjar. Se modifica el trazado existente de la carretera que comunica ambas poblaciones, con el fin de que la estructura de paso de la carretera actual a Ledrada bajo la variante proyectada no resulte excesivamente desviada.

En el punto kilométrico 6,800 se proyecta el enlace Nava Sur. Este enlace permite los movimientos de entrada y salida del eje en el sentido Cáceres-Nava de Béjar, mediante un ramal directo y otro semidirecto.

Desde el punto kilométrico 7,280 hasta el punto kilométrico 8,500 el tronco discurre por la actual N-630, mejorando sus características geométricas desde el punto kilométrico 8,500 hasta el punto kilométrico 9,200, a partir del cual el trazado discurre en variante hasta el final del proyecto, coincidiendo con el origen del proyecto de la variante de Béjar. Este último tramo de variante se realiza con el fin de eliminar las travesías de Vallejera de Riofrío y de Béjar, así como mejorar el trazado al paso por el Puerto de Vallejera.

En el punto kilométrico 8,450 se sitúa una glorieta partida, con el fin de comunicar el tronco con la carretera de Sorihuela.

Desde el punto kilométrico 9,200 hasta el final del proyecto, el trazado discurre en variante por el oeste de la actual N-630, excepto entre los puntos kilométricos 10,200 y 13,880, en los que el tronco corta a la carretera existente, discurrendo la variante por el este.

En el punto kilométrico 10,340 se sitúa el enlace Puerto de Vallejera Norte. Es del tipo trébol parcial en dos cuadrantes, que permite todos los movimientos entre el tronco, que discurre en variante, con la actual CN-630, para comunicar la futura CN-630 con Piedrahita y el Puerto de Vallejera.

En el punto kilométrico 13,960 se proyecta el enlace Puerto de Vallejera Sur. Es un semienlace, que permite los movimientos de entrada y salida del tronco, que discurre en variante, hacia o desde Salamanca, con la actual CN-630, mediante dos ramales directos para la comunicación con el Puerto de Vallejera y con Vallejera de Riofrío.

En el punto kilométrico 14,900 se proyecta el enlace de Barco de Avila, que comunica el tronco, que discurre en variante, con la actual N-630 para el acceso a Barco de Avila, mediante un enlace tipo trompeta incompleta, en el que se ha suprimido el movimiento de acceso a la nueva carretera con dirección a Cáceres, pues este movimiento se realizará accediendo al enlace de Béjar, en el punto kilométrico 16,050, a través de la carretera actual. El paso inferior se ha proyectado con la suficiente anchura que permita en un futuro ejecutar este último movimiento.

En el punto kilométrico 16,050 se sitúa el enlace de Béjar. Es del tipo trompeta. Comunica el tronco, que discurre en variante, con la actual CN-630, se ha resuelto mediante una intersección en T. El ramal de acceso a Béjar se comunica mediante una intersección en T con la carretera a Valdesangil.

Excepto en el movimiento Ledrada-Cáceres de la primera intersección del proyecto, en los demás movimientos del resto de intersecciones y enlaces, se disponen los correspondientes carriles de aceleración y deceleración.

La variante se compone de una calzada con dos carriles de 3,5 metros y arcenes de 1,5 metros a ambos lados y se proyectan caminos de servicio exteriores de 5 metros de anchura para realizar la comunicación entre márgenes y pasos a distinto nivel.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Contenido

El estudio se desarrolla con arreglo a lo establecido en el artículo 7 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El trazado discurre prácticamente coincidente con la divisoria entre las cuencas del río Alagón y del río Tormes. Los suelos pueden considerarse característicos de monte bajo, bosques y praderas no de mucha potencia.

Las aguas superficiales y subterráneas pueden verse afectadas según el estudio en cuatro aspectos fundamentales por la construcción de la variante:

- Aumento del riesgo de inundación por efecto «barrera-presa».
- Disminución de la recarga de acuíferos.

Intercepción y desviación de caudales.
Cambios en la calidad de aguas.

Sin embargo no se encuentra ningún impacto negativo apreciable por este efecto ya que han sido convenientemente analizados los caudales de diseño de los pasos de agua.

Los restantes aspectos señalados no tienen incidencia práctica en el caso analizado dada, tanto la inexistencia real de acuíferos en la zona, como la muy baja calidad de las aguas que discurren por el río Cuerpo de Hombre.

El aspecto más destacable en cuanto a la vegetación de la zona, es el contacto entre los bosques esclerófilos, típicamente mediterráneos y los caducifolios de influencia eurosiberiana que se extiende por el Sistema Central. En el análisis de la fauna, al no haberse podido realizar muestreos estacionales partidos a lo largo del año, ha sido necesario completar los listados de especies con los datos provenientes de las fuentes bibliográficas que aportan datos sobre el área por donde transcurre el proyecto.

El área se caracteriza por formar las estribaciones del núcleo montañoso de la región, la Sierra de Béjar. El relieve es accidentado y está constituido por cerros y conjuntos montañosos redondeados separados por vaguadas relativamente estrechas.

La actividad económica se caracteriza por la fuerte implantación del sector secundario, principalmente por la industria textil del municipio de Béjar, a diferencia de los demás municipios en que existe una fuerte dependencia del sector primario.

Existe en la zona una serie de vías pecuarias que hay que tener en consideración, no sólo por su significado inicial de uso ganadero, sino también por el carácter cultural y tradicional que poseen con usos tales como de recreo, ocio, senderismo, etc.

Del resultado del análisis efectuado no se han encontrado impactos de gran magnitud, habiéndose clasificado como relativamente significativos únicamente tres impactos negativos sobre la geología, suelos y vegetación, como son, las canteras y áreas de vertidos, la pérdida de suelo vegetal y las afecciones a las zonas húmedas, que se consideran irreversibles solamente en zonas muy localizadas por las que discurre el trazado, siendo reversibles en las zonas adyacentes a este con las medidas correctivas proyectadas.

Con relación a estos impactos el Estudio de Impacto Ambiental plantea las siguientes medidas correctoras:

Restauración de canteras y áreas de vertido.

Acopio de suelos vegetales y reextendido en áreas adyacentes al trazado.
Reducir al mínimo la destrucción de praderas húmedas.

Análisis del contenido

Con carácter general el estudio puede considerarse adecuado, si bien en la identificación de posibles impactos y el establecimiento de las medidas correctoras se podría haber realizado un análisis más profundo y concreto, dado el nivel de información del proyecto.

No se contempla la localización de vertidos y de instalaciones auxiliares.

ANEXO IV

Resultado de la información pública

Sometido al trámite de información pública el estudio de impacto ambiental, no se han presentado alegaciones durante el plazo establecido.

4457

RESOLUCIÓN de 9 de febrero de 1993, conjunta de la Secretaría General de Comunicaciones y de la Subsecretaría de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Efemérides "Andrés Segovia"».

De conformidad con lo establecido en el artículo 99, uno, 2, d), de la Ley 31/1990, de Presupuestos Generales del Estado para 1991, y artículo 2.º, d), de los Estatutos del Organismo Autónomo Correos y Telégrafos, aprobados por Real Decreto 1766/1991, de 13 de diciembre, la Secretaría General de Comunicaciones y el Subsecretario de Economía y Hacienda dictan la presente Resolución, sobre emisión y puesta en circulación de la serie de sellos de Correos: «Efemérides "Andrés Segovia"».

En su virtud, hemos resuelto:

Artículo 1.º Por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre se procederá a la estampación de una serie de sellos de Correos con la denominación de «Efemérides "Andrés Segovia"».

Art. 2.º El 21 de febrero de 1993, se cumple el I Centenario del nacimiento del gran maestro de la guitarra española, «Andrés Segovia».

Con este motivo se pondrá en circulación un sello en el que se reproduce la imagen de este ilustre músico universal.

Las características técnicas de esta emisión son las siguientes:

Valor facial: 65 pesetas.

Procedimiento de impresión: Calcografía en papel estucado, engomado, mate, fosforescente.

Tamaño del sello: 28,8 x 40,9 milímetros (vertical).

Dentado: 13 3/4.

Tirada: 2.500.000 efectos, en pliegos de 50 sellos.

Art. 3.º La venta y puesta en circulación de estos efectos se iniciará el 19 de febrero de 1993.

La distribución de estos efectos a los puntos de venta cesará el 31 de diciembre de 1997, no obstante lo cual mantendrán ilimitadamente su valor a efectos de franqueo.

Art. 4.º De cada uno de estos efectos quedarán reservadas en la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre 3.500 unidades a disposición del Organismo Autónomo «Correos y Telégrafos», a fin de que pueda atender los compromisos internacionales, tanto los relativos a obligaciones derivadas de la Unión Postal Universal, como a los intercambios con otras Administraciones Postales, cuando las circunstancias lo aconsejen o a juicio de dicho Organismo se estime conveniente, así como integrarlas en los fondos filatélicos del Museo Postal y Telegráfico y realizar la adecuada propaganda del sello español.

La retirada de estos efectos por el Organismo Autónomo «Correos y Telégrafos» se verificará mediante petición de dicho Centro, relacionada y justificada debidamente.

Otras 2.000 unidades de este efecto serán reservadas a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, para atenciones de intercambio con los Organismos emisores de otros países, integración en los fondos filatélicos del Museo de dicha Fábrica y propaganda filatélica nacional e internacional.

Art. 5.º Por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre se procederá a la destrucción de los proyectos, maquetas, dibujos, pruebas, planchas, etc., una vez realizada la emisión. Sin embargo, cuando resulte, a juicio de la Fábrica, que alguno de los elementos empleados en la preparación o estampado de la emisión anteriormente aludida encierra gran interés histórico o didáctico, podrá ser destinado, convenientemente inutilizado, a dotar el Museo de la Fábrica, el Museo Postal o cualquier otro Museo de interés en la materia. En todo caso se extenderá la correspondiente acta, tanto de la inutilización como de los elementos que en calidad de depósito se integrarán en alguno de los indicados Museos.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 9 de febrero de 1993.—La Secretaria general de Comunicaciones, Elena Salgado Méndez.—El Subsecretario de Economía y Hacienda, Enrique Martínez Robles.

Ilmos. Sres. Director general del Organismo Autónomo «Correos y Telégrafos» Director general de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

4458

CORRECCION de erratas de la Resolución de 17 de diciembre de 1992, de la Dirección General de Investigación Científica y Técnica, por la que se renuevan las becas del Programa Nacional de Formación de Personal Investigador y del Programa Sectorial de Formación de Profesorado y Personal Investigador de las convocatorias de 1989, 1990 y 1991.

Advertidas erratas por omisión, en la inserción en el «Boletín Oficial del Estado» número 4, del día 5 de enero de 1993, de la citada Resolución, se señalan a continuación las oportunas rectificaciones:

En el anexo VI, página 262, cuarta línea y siguientes, donde dice: «Universidad de La Coruña. 89 López Larrosa, Sivia. 89 Cáceres Alvarado, José Miguel y siguientes, terminando en 89 Ramos Díaz, Angela María», debe decir: «Universidad de La Coruña. 89 López Larrosa, Silvia. Universidad de La Laguna. 89 Cáceres Alvarado, José Miguel y siguientes, terminando en 89 Ramos Díaz, Angela María».