

Día 15 de noviembre de 1993:

Combinación ganadora: 8, 23, 14, 31, 17, 33.

Número complementario: 19.

Número del reintegro: 8.

Día 16 de noviembre de 1993:

Combinación ganadora: 19, 22, 26, 5, 35, 27.

Número complementario: 14.

Número del reintegro: 8.

Día 17 de noviembre de 1993:

Combinación ganadora: 8, 23, 29, 31, 36, 35.

Número complementario: 49.

Número del reintegro: 0.

Día 19 de noviembre de 1993:

Combinación ganadora: 49, 12, 14, 37, 6, 36.

Número complementario: 22.

Número del reintegro: 4.

Los próximos sorteos, que tendrán carácter público, se celebrarán los días 29 y 30 de noviembre, y 1 y 3 de diciembre de 1993, a las veintidós quince horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle Guzmán el Bueno, número 137, de esta capital.

Madrid, 22 de noviembre de 1993.—El Director general.—P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

28155 *RESOLUCION de 5 de noviembre de 1993, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la variante de Almassora, carretera N-340 (Castellón), 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, 5 de noviembre de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA VARIANTE DE ALMASSORA, CARRETERA N-340, PUNTOS KILOMETRICOS 58 AL 63 (CASTELLON), 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.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha de 2 de julio de 1991, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, como Memoria resumen, la orden de estudio del proyecto citado con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La finalidad de esta orden de estudio es la definición de los trazados de las diferentes opciones para resolver los problemas planteados en la travesía de Almassora, así como para conectar el actual acceso al puerto de Castellón por la N-225 con la nueva variante.

Recibida la referida Memoria resumen, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación 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, con fecha 23 de septiembre de 1991, 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 I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 12 de agosto de 1992 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Castellón» el 18 de agosto de 1992, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento con fecha 20 de julio de 1993, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II incluye 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 1302/1986, 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 variante de Almassora (Castellón), en la carretera N-340.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada se considera que la opción ambientalmente viable es aquella que, apoyándose en la opción I-B, discurre por una franja de 200 metros a cada lado de la misma, de manera que las modificaciones del trazado, además de acomodar la accesibilidad a las poblaciones de Almassora y Vila-Real y reducir el impacto visual sobre el río Mijares conforme a la propuesta de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, observe las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y cumpla las siguientes condiciones:

1. *Contaminación acústica.*—Aunque la franja de ocupación de la vía discurre en su mayor parte por suelo urbano industrial, considerando las alegaciones presentadas durante el período de información pública del estudio de impacto ambiental, se adoptarán las medidas oportunas para garantizar las siguientes prescripciones:

Los niveles de inmisión sonora originados por la vía, medidos en los límites de las zonas definidas como residenciales en el actual Plan General de Ordenación Urbana del término municipal de Almassora y en el Plan General de Ordenación Urbana del término municipal de Vila-Real, resultante este último de la modificación prevista en breve por el Ayuntamiento, no podrán sobrepasar los 55 dB Leq (A) entre las veintitrés y las siete horas y los 65 dB Leq (A) entre las siete y las veintitrés horas.

A este fin se redactará un estudio de previsión de niveles sonoros durante la explotación de la vía, que deberá considerar, además, las posibles afecciones al Centro de Educación Especial «Peña Rocha» y al Hospital de Enfermedades del Tórax «La Magdalena». Los niveles sonoros generados por la vía medidos a 2 metros de las fachadas de las referidas instalaciones, para cualquier altura, no podrán sobrepasar los 45 dB Leq (A), entre las veintitrés y las siete horas y los 55 dB Leq (A) entre las siete y las veintitrés horas.

El estudio deberá definir, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras, las medidas correctoras, incluida la consideración de utilizar pavimentos no ruidosos, necesarias para garantizar los niveles acústicos antes referidos.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de revisión de las medidas correctoras realizadas.

2. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará el nivel actual de servicios del territorio, dimensionando adecuadamente para el tránsito de vehículos pesados los cruces con el camino de Museros y el camino dels Lladres.

3. *Patrimonio arqueológico.*—Considerando la posible existencia de yacimientos arqueológicos no catalogados en la franja de ocupación de vía, se realizarán, en consulta con el órgano competente de la Generalidad Valenciana, las necesarias prospecciones de campo para el reconocimiento de potenciales restos arqueológicos a lo largo del trazado de la vía.

Por otra parte, el proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra, en consulta con el referido órgano competente.

4. *Prevención del riesgo de inundaciones.*—Dado que la variante discurre por un territorio caracterizado por su escaso relieve y considerando la existencia de períodos estacionales con una pluviometría elevada, se elaborará un estudio hidrológico en el que se detallen las características de los drenajes de la infraestructura, el desagüe de los pasos inferiores y el dimensionamiento del viaducto sobre el cauce del río Mijares.

5. *Recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se redactará un proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, en base a la lista de medidas correctoras que el estudio de impacto ambiental indica que habría que desarrollar, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El citado proyecto incluirá la ubicación, recuperación y restauración de las zonas de préstamos y escombreras, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, y viario de acceso a la obra. Además, las anteriores instalaciones no podrán situarse en los cauces del río Mijares y rambla de la Viuda ni en los suelos calificados como no urbanizables de protección agrícola.

La zona de afección al río Mijares se considerará como zona sensible y tendrá un tratamiento destacado dentro del proyecto de recuperación ambiental.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

6. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

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

Informe sobre las medidas de corrección acústica realmente ejecutados, de acuerdo con lo especificado en la condición 1.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutados, relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 5.

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

Informe sobre la evolución de los niveles sonoros y eficacia de las medidas correctoras adoptadas según se refiere en la condición 1.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 5.

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 Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

7. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la contratación de la obra, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre contenido y conclusiones. Las medidas correctoras establecidas por la declaración y las propuestas en el estudio de impacto ambiental deberán estar definidas técnica y económicamente.

Los documentos referidos son los siguientes:

Estudio de previsión de niveles sonoros y proyecto de medidas de corrección acústica a que se refiere la condición 1.

Diseño de medidas y obras en relación con el mantenimiento de la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 2.

Resultados de la prospección arqueológica y programa de actuación relativo a la protección del patrimonio arqueológico a que se refiere la condición 3.

Estudio hidrológico a que se refiere la condición 4.

Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que la condición 5 se refiere.

Programa de Vigilancia Ambiental a que se refiere la condición 6.

7. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán con Memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorarán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Madrid, 5 de noviembre de 1993.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Presidencia de la Generalidad Valenciana	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma Valenciana.	
Agencia de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana	X
Gobierno Civil de Castellón	X
Diputación Provincial de Castellón.	
ICONA	X
Ayuntamiento de Almassora (Castellón)	
Ayuntamiento de Vila-Real (Castellón)	X
Instituto de Hidrología y Medio Ambiente, Universidad de Valencia.	
Instituto Valenciano de Economía de la Generalidad Valenciana.	
Instituto Valenciano de Geografía.	
Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Valencia.	
Cátedra de Geología, Universidad de Valencia.	
Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos de Valencia.	
Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Valencia.	
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia.	
Laboratorio de Medio Ambiente del Colegio Universitario de Castellón.	
Asociación de Estudios e Investigaciones Sociales de Valencia.	
AEDENAT.	
FAT.	
ADENA.	
SEO	X

El ICONA informa que en principio, e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, no cabe formular observaciones relevantes respecto a su actual planeamiento.

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

La Agencia de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana expone la similitud de las alternativas propuestas en cuanto a las posibles afecciones ambientales generadas, destacando como único punto de interés el cruce con el río Mijares.

El Gobierno Civil de Castellón indica la ausencia de implicaciones ambientales relevantes sobre las aguas subterráneas y superficiales y sobre afecciones por ruidos.

El Ayuntamiento de Almassora destaca como factores a estudiar con mayor profundidad los relativos a: Influencia sobre la población debido al cambio de usos del suelo, permeabilidad de la infraestructura y posibles riesgos derivados del tráfico de mercancías peligrosas. Indica que los trazados propuestos no respetan el planeamiento urbanístico existente.

El Ayuntamiento de Vila-Real expone que la alternativa I, de las propuestas en la Memoria-resumen, afecta a construcciones existentes, tanto industriales como viviendas. Subraya también el impacto visual generado por la construcción de un nuevo puente sobre el río Mijares.

La SEO señala que la variante propuesta cruzará el río Mijares, en cuya desembocadura se sitúa un área clasificada como de importancia inter

nacional para las aves; se sugieren diferentes aspectos a considerar relativos a afecciones sobre el referido curso fluvial.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El estudio informativo de la variante de Almassora tiene por objeto la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir, en líneas generales, las diferentes opciones de trazado para suprimir la actual travesía de Almassora de la CN-340, conectando con la prevista variante de Castellón y la existente variante de Vila-Real.

Las opciones estudiadas han sido tres: Opción IA, opción IB y opción de aprovechamiento de la carretera existente (opción O).

Opción IA.—Parte de la actual variante de Vila-Real, en la curva de acceso al puente sobre el ferrocarril de Valencia a Barcelona, se desarrolla sobre suelo agrícola bordeando la zona industrial de Vila-Real hasta las proximidades del río Mijares; continúa paralela al río para cruzarlo posteriormente mediante una estructura de 220 metros de longitud; sigue por una lengua de tierra entre el río y la rambla de la Viuda, cruza la rambla por medio de una estructura de 180 metros de longitud, y a continuación discurre por suelos agrícolas hasta su conexión con la variante de Castellón. La longitud total del trazado es de 4.789 metros.

Opción IB.—Desde el origen del trazado hasta la margen derecha del río Mijares el trazado coincide con el de la opción IA; a partir de este punto el trazado discurre al este de dicha opción, cruzando el río Mijares inmediatamente aguas abajo de su confluencia con la rambla de la Viuda mediante un viaducto de 550 metros de longitud; a continuación discurre por suelo de calificación industrial en el término municipal de Almassora, evitando la afección al polígono industrial de El Ramonet; por último alcanza la variante de Castellón ocupando en su último tramo suelos agrícolas. La longitud total del trazado es de 4.469 metros.

Opción O.—Consiste en el aprovechamiento de la actual carretera N-340, acondicionándola mediante la ejecución de vías de servicio paralelas, consiguiendo con ello la limitación total de accesos; para dar continuidad a esta opción con la variante de Castellón se prolonga su trazado desprendiéndose de la carretera N-340 hasta conectar con la referida variante en las proximidades de la zona donde está prevista la llamada Ciudad del Transporte. La longitud total del trazado es de 2.050 metros.

El estudio informativo selecciona, como opción más idónea, la I-B.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio de impacto ambiental presenta un inventario del medio donde se pretende ubicar la variante. Se describe el medio físico atendiendo a su climatología, geología, hidrología, vegetación, fauna y paisaje; dentro del capítulo de medio socioeconómico se analiza la demografía, actividad económica, infraestructuras presentes, recursos culturales y planeamiento urbano.

Se describe el clima como mediterráneo subtropical destacando como fenómenos climatológicos de cierta entidad la aparición de olas de frío y la pluviometría elevada en otoño debido a grandes trombas de agua.

Hidrologicamente la zona de estudio se inserta en la cuenca del río Mijares, siendo este curso la principal arteria fluvial de la provincia de Castellón; su cuenca vertiente en Vila-Real es de 4.018 kilómetros cuadrados confiriendo una aportación de 340 hectómetros cúbicos/año.

El estudio señala la ausencia de vegetación natural en la zona al haber sido sustituida por frutales de regadío como son el naranjo y el mandarino; únicamente destaca la presencia de adelfares en las ramblas.

Respecto a la fauna se aporta un listado de las especies de anfibios, reptiles, mamíferos y aves presentes en el territorio, señalándose la escasa significación ecológica al ser especies propias del naranjal y de espacios con un alto grado de humanización, lo que las confiere una amplia distribución espacial. Describe la fauna propia del Delta del Mijares y otros marjales, afirmando que en ninguno de los trazados propuestos se producen afecciones sobre esos ecosistemas.

El estudio caracteriza el paisaje en función de las diferentes unidades presentes en el área: La zona industrial del sur de Castellón, los núcleos urbanos de Almassora y Vila-Real, el paisaje rural con alta densidad de plantaciones e infraestructuras, las zonas del río Mijares y rambla de la Viuda y la zona montañosa visible desde toda la plana. El escaso relieve del territorio y el cultivo de cítricos, debido a su espesura y porte, impiden la visualización de una gran extensión de la planicie.

Dentro del apartado dedicado al medio socioeconómico y cultural se exponen los cambios demográficos sufridos en las distintas poblaciones, los parámetros de actividad económica, los distintos sectores de ocupación, las infraestructuras presentes en el territorio, el planeamiento urbano de cada municipio y los restos arqueológicos inventariados por la Consejería de Cultura, Educación y Ciencia.

El estudio presenta las principales alteraciones que potencialmente puede generar la construcción y explotación de una infraestructura lineal sobre el medio ambiente, pasando a continuación a una identificación de los previsible impactos generados por cada opción.

La valoración y análisis comparativo de cada opción se realiza asignando valores cuantitativos, utilizando, según el estudio, la magnitud del impacto sobre cada indicador ambiental y realizando posteriormente una ponderación según la importancia de cada indicador ambiental dentro del conjunto.

Dentro de las afecciones al medio físico el estudio indica que éstas serán similares en cualquiera de las opciones estudiadas debido a que la mayor parte de los trazados transcurren por zonas industriales. Únicamente destaca el impacto generado por la opción I-A al atravesar el paraje denominado Santa Quiteria, situado en la confluencia del río Mijares y la rambla de la Viuda, calificado como suelo no urbanizable en base a su uso como zona de esparcimiento, y señala que el impacto generado sobre el medio hídrico también es de mayor magnitud en la opción I-A.

Respecto al impacto sobre el medio socioeconómico el estudio indica que es notable el que se produce en la opción O, debido a que su trazado discurre por suelo industrial urbanizado generando gran número de expropiaciones, al acondicionar la carretera existente mediante la ejecución de vías de servicio paralelas y produciendo un efecto barrera entre las dos zonas en que se divide a la zona industrial atravesada.

El estudio señala que las opciones IB y O, al discurrir por el borde del suelo urbano industrial, generarán emisiones sonoras dentro de los límites permitidos. En la opción IA se identifica un tramo que se acerca hasta 50 metros de una zona residencial, dando lugar así a niveles superiores a los recomendables.

El impacto sobre el medio cultural se califica como nulo al no afectarse a ningún yacimiento arqueológico inventariado.

El estudio concluye con una calificación global para cada opción, dando al impacto global de la opción I-A la calificación de severo, al del opción O la de moderado y al de la opción I-B la de compatible; seleccionando, en consecuencia, como opción más recomendable la I-B.

Se proponen medidas correctoras de carácter general a aplicar tanto sobre el medio físico como sobre el medio socioeconómico.

Por último, el estudio aporta un programa de vigilancia ambiental en el que se exponen diversos controles y precauciones a observar durante la ejecución de las obras.

El estudio finaliza con un documento de síntesis y un reportaje fotográfico.

Análisis del contenido

Con carácter general, el inventario ambiental es válido caracterizando suficientemente tanto el medio físico como el medio socioeconómico afectados por la presencia de la nueva infraestructura; no obstante, podría haberse realizado una prospección arqueológica al objeto de detectar posibles restos no inventariados.

En la identificación de impactos el estudio describe todos los impactos generales propios de una infraestructura lineal, tanto los presentes en este proyecto como los que no lo están, para posteriormente valorar cuantitativamente de forma subjetiva los que son específicos de este caso.

Las medidas correctoras que contiene el estudio son generales y aplicables a cualquier obra lineal, pero ni se especifican ni se valoran. Además, no existe la debida correlación entre los impactos identificados y valorados y las medidas correctoras propuestas.

En el programa de vigilancia ambiental se proponen una serie de controles que no garantizan el conocimiento de los efectos que se van a producir realmente; además, para los controles y prescripciones propuestos no se considera la frecuencia de los mismos ni su extensión en el espacio ni en el tiempo.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de allegados:

Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalidad Valenciana.

Ayuntamiento de Almassora.

Ayuntamiento de Vila-Real.

Iniciativa ciudadana para la supresión de la travesía de la carretera N-340.

Doña Pilar Ulloa Chamorro.

Resumen del contenido ambiental de las alegaciones presentadas:

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes desaconseja todas las opciones consideradas en el estudio informativo y en el estudio de impacto ambiental. Las razones para desechar la opción I-B, seleccionada por el estudio informativo y por el estudio de impacto ambiental, se basan en que no se resuelven debidamente las conexiones con la carretera N-340, el coste económico es muy elevado, en la imposibilidad de desdoblarse en el futuro y en el fuerte impacto visual en el río Mijares.

La Consejería propone, como alternativa a las opciones estudiadas, una solución de trazado desechada en un principio por el estudio informativo por afectar a suelo urbano. Esta alternativa parte de la bajada del paso existente sobre el ferrocarril, y cruza la carretera N-340 en el actual acceso a Vila-Real para seguir en línea recta conectar con la variante oeste de Castellón; su longitud es de 3.500 metros y contempla un viaducto de 300 metros de longitud sobre el río Mijares.

Según la Consejería, esta nueva alternativa mejora la funcionalidad de la carretera en cuanto a la accesibilidad a las poblaciones de Vila-Real y Almassora; facilita un futuro desdoblamiento; resulta más económica por su menor longitud, menor número de obras de fábrica y menores afecciones a servicios, y no produce impacto visual.

El Ayuntamiento de Almassora, en un primer escrito, solicita determinados pasos y accesos que aseguren la permeabilidad de la variante. En un segundo escrito, manifiesta como más adecuada la alternativa propuesta por la Consejería, especialmente en lo relativo al impacto ambiental sobre el cauce del río Mijares; solicita nuevamente un acceso específico a la ciudad y el dimensionamiento de los cruces con el camino de Museros y el camino dels Lladres, acorde con el paso de vehículos pesados.

El Ayuntamiento de Vila-Real, en un primer escrito, expone que la opción I-B es la más aceptable de las tres incluidas en el estudio informativo. En un segundo escrito, informa favorablemente la alternativa propuesta por la Consejería, comprometiéndose a modificar el planeamiento municipal actual para adaptarlo al proyecto resultante.

La iniciativa ciudadana para la supresión de la travesía de la carretera N-340 expone que la variante propuesta constituye una nueva agresión a la comarca y al medio ambiente de Castellón por trazar una nueva vía de asfalto en tierras productivas; señala la afección al Centro de Educación Especial «Peñeta Rocha» y al Hospital de Enfermedades del Tórax «La Magdalena», y solicita que en lugar de construir la variante se tomen las medidas administrativas, políticas y económicas pertinentes para que el tráfico circule de forma gratuita entre Oropesa y Monfocar, por la autopista A-7.

Doña Pilar Ulloa Chamorro, Arqueóloga, indica que el catálogo de yacimientos recogido en el estudio de impacto ambiental debía haberse complementado con un inventario exhaustivo basado en una prospección sistemática sobre el terreno. Propone la realización de una prospección arqueológica previa al inicio de las obras, procediendo a excavaciones de urgencia en aquellos puntos en los que el sondeo resulte positivo, así como la supervisión técnica de las obras de movimientos de tierra, en previsión de posibles afloramientos de restos arqueológicos.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

28156 *ORDEN de 17 de noviembre de 1993 por la que se dictan instrucciones para regular el proceso de escolarización de los alumnos procedentes de la ex-República de Yugoslavia en los diferentes niveles del sistema educativo español.*

Por haberlo autorizado así en su momento el gobierno español, se encuentran acogidos en España un número importante de ciudadanos de la ex-República de Yugoslavia en diversos programas oficiales y privados de acogida. El colectivo incluye a menores de edad que continúan su proceso educativo en el sistema español hasta que las condiciones hagan posible su retorno.

Como quiera que la situación de su país de origen hace imposible, en la mayoría de los casos, la aportación de la documentación académica

que acredite los estudios cursados con anterioridad, parece oportuno dictar instrucciones que faciliten la inserción de estos alumnos en los diferentes niveles del sistema educativo español, así como la certificación de los estudios cursados en el mismo. Estas instrucciones, por otro lado, vienen a ratificar la práctica seguida por la administración educativa en los casos hasta ahora planteados.

En virtud de las consideraciones expuestas, he dispuesto:

Primero.—1. Los alumnos procedentes de la ex-República de Yugoslavia, previa presentación del documento de viaje de la convención o de la tarjeta de permanencia emitida por el Ministerio del Interior, podrán incorporarse al sistema educativo español en cualquiera de las etapas o ciclos correspondientes a educación primaria y secundaria.

2. Dada la dificultad de acreditar, de forma documental, los estudios realizados en su país, se tendrá en cuenta, a la hora de decidir el nivel a que deban ser incorporados, la edad del alumno y la información que pueda ser recabada del interesado, o de allegados a él, sobre el nivel cursado en el sistema educativo de procedencia. Esta información será interpretada, siempre que sea posible, de acuerdo con lo establecido en el anexo I de la Orden de 30 de marzo de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 5 de abril), que fija el régimen de equivalencias con los sistemas educativos de distintos países.

Segundo.—Durante el primer trimestre del curso escolar el profesorado responsable de las áreas o materias del curso en el que los alumnos hayan sido inscritos revisará la pertinencia de aquella incorporación mediante un seguimiento personalizado. En el caso de que se estimase más acorde con las posibilidades del alumno la ubicación en un curso diferente se procederá al cambio. En este sentido podrán efectuarse, así mismo, las pruebas que se consideren necesarias a fin de detectar las dificultades que puedan aconsejar la inscripción de estos alumnos en un nivel diferente.

Tercero.—Una vez incorporados al curso que se hubiere determinado, se abrirá el expediente y se proveerá a los alumnos de los documentos de evaluación correspondientes. En los documentos básicos de evaluación previstos para cada uno de los niveles se extenderá una diligencia que haga mención expresa a esta Orden.

Cuarto.—Finalizado el curso académico y en el supuesto de que los alumnos procedentes de la ex-República de Yugoslavia abandonen España, el Secretario del Centro en el que hubieran estado escolarizados extenderá un certificado en el que se hará constar: nivel cursado, resultados de la evaluación, posibilidad de promoción, propuesta, en su caso, del título correspondiente y diligencia que haga referencia a la presente Orden. En el certificado descrito se hará constar el visto bueno del Director del Centro.

Quinto.—En el caso de que los alumnos procedentes de la ex-República de Yugoslavia, al término del curso académico, hubieran finalizado alguno de los niveles que facultan para la obtención de cualquiera de los títulos que prevé la legislación vigente, se realizarán las siguientes actuaciones:

En el caso de expedición de Certificados de Escolaridad de Enseñanza General Básica, títulos de Graduado Escolar y de Graduado en Educación Secundaria, la Dirección del Centro elaborará una propuesta singularizada de expedición de estos títulos en los modelos normalizados ordinarios, para su trámite urgente a la Unidad de Títulos de la Dirección Provincial u órgano competente de la Comunidad Autónoma, que previo el visado de la Inspección educativa correspondiente, enviará directamente la propuesta (ejemplar del Centro de Proceso de Datos) a la Subdirección General de Títulos, Convalidaciones y Homologaciones del Ministerio de Educación y Ciencia —Servicios de Títulos—, para la grabación y edición de los títulos.

En el caso de expedición de títulos de Bachiller o de Formación Profesional, la Dirección del Centro público elaborará asimismo una propuesta singularizada, que remitirá directamente a la Subdirección General de Títulos, Convalidaciones y Homologaciones —Servicios de Títulos— (ejemplar del Centro del Proceso de Datos). El ejemplar de la propuesta correspondiente al Organismo gestor será remitido a la Dirección Provincial u órgano competente de la Comunidad Autónoma respectiva para conocimiento de los mismos. La liquidación de las tasas de expedición se realizará por el procedimiento ordinario.

En ambos casos, las propuestas deberán recibirse en dicha Subdirección General antes del 15 de julio del año académico en curso o bien antes del 15 de octubre, para aquellos niveles en los que exista convocatoria extraordinaria de septiembre.

Sexto.—1. Los alumnos procedentes de la ex-República de Yugoslavia que superen cualquiera de los niveles que facultan para la realización de las pruebas de acceso a la Universidad, podrán acceder a las mismas en idénticas condiciones que el resto de los alumnos.

2. En este caso el Vocal del Centro entregará al Presidente del Tribunal una relación de los alumnos que se encuentren en esta situación con el fin de que el Tribunal valore esta circunstancia tanto en el tiempo empleado