

apartados c), d), f), e) i) del artículo 4 de la Ley de Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito.

b) Amonestación pública, prevista en el apartado a) del artículo 10, por la comisión de las infracciones graves tipificadas en los apartados g), i), l) del artículo 5 de la Ley 26/1988, de 29 de julio, sobre Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito.

2. Imponer a don Carlos Sotos Pulido, Presidente y Consejero delegado del Consejo de Administración de «IGS de Mercado Hipotecario, S.C.H.» a la fecha a que se contraen los hechos dilucidados en el presente expediente disciplinario, las siguientes sanciones, todas ellas previstas en la Ley 26/1988, de 29 de julio, sobre Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito:

a) Separación del cargo con inhabilitación para ejercer cargos de administración o dirección en cualquier entidad de crédito, por un plazo de cinco años, prevista en el apartado 1, letra d), del artículo 12, por su responsabilidad en el grado que ha quedado acreditado en el presente expediente disciplinario en las infracciones muy graves contenidas por «IGS de Mercado Hipotecario, S.C.H.», tipificadas en los apartados c), d), f) e) i) del artículo 4 de la Ley de Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito.

b) Multa, de 5.000.000 de pesetas, prevista en el apartado 1, letra c), del artículo 13 por su responsabilidad en el grado que ha quedado acreditado en el presente expediente por las infracciones graves tipificadas en los apartados g), i), l), del artículo 5.

3. Imponer a don Fermín Bretón Lomínchar, don Mariano de Diego Nafría, don Francisco Hernández García, don Paulino Barrabés Ferrer, don Primitivo Alvarez Casero, todos ellos componentes del Consejo de Administración de «IGS del Mercado Hipotecario, S.C.H.», en las fechas a que se contraen los hechos dilucidados en el presente expediente disciplinario, las siguientes sanciones, todas ellas previstas en la Ley 26/1988, de 29 de julio, sobre Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito:

a) Separación del cargo con inhabilitación para ejercer cargos de administración o dirección en cualquier entidad de crédito por un plazo de dos años, prevista en el artículo 12.1, d), por su responsabilidad en el grado que ha quedado indicado en el presente expediente, en las infracciones muy graves tipificadas en las letras c), d) f) e) i) del artículo 4 de la Ley de Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito.

b) Multa por importe de 1.000.000 de pesetas, prevista en el artículo 13.1, c) por su responsabilidad en el grado que ha quedado indicado en el presente expediente, en las infracciones graves tipificadas en las letras g), i), l) del artículo 5 de la Ley de Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito.

Segundo.—Delegar en el Banco de España la facultad de designar liquidadores de conformidad con lo previsto en el artículo 57 bis, 4, de la Ley de Ordenación Bancaria, de 31 de diciembre de 1946.

Tercero.—Ordenar la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del presente Acuerdo, al amparo de lo previsto en los artículos 27.5 de la Ley 26/1988, de 29 de julio, de Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito, y 60.1 de la Ley 30/1992, de 27 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Madrid, 22 de diciembre de 1993.—El Subsecretario, Juan Antonio Blanco-Magadán Amutio.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

30585 RESOLUCION de 15 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 carretera N-340, de Cádiz a Barcelona, tramo: Variante de Almería a Rioja, 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 estudio informativo de la carretera N-340, de Cádiz a Barcelona. Tramo: Variante de Almería a Rioja, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 15 de noviembre de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CARRETERA N-340 DE CADIZ A BARCELONA POR MALAGA. TRAMO: VARIANTE DE ALMERIA-RIOJA (ALMERIA), 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.

Con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 20 de septiembre de 1991, a la Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen del estudio informativo correspondiente al tramo referido.

El objeto de este estudio informativo es la definición del tramo, en autovía, que va desde la variante de Almería a Rioja.

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, con fecha 26 de diciembre 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.

Elaborado el estudio de impacto ambiental por la Dirección General de Carreteras fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio que su publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 26 de agosto de 1992 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Almería», el 22 de septiembre de 1992, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, 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 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 1302/1986, 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 carretera N-340, de Cádiz a Barcelona por Málaga. Tramo: Variante de Almería-Rioja.

Declaración de impacto ambiental

Estudiada la documentación presentada como expediente completo, que considera tres alternativas denominadas 1, 2 y 3 y realizadas posteriormente consultas con la Agencia de Medio Ambiente de Andalucía en relación con el paraje natural protegido «Sierra Alhamilla», se considera que la alternativa 3 bis, que modifica la alternativa 3 como resultado de la información pública con objeto de corregir la afección a terrenos agrícolas y a zonas calificadas como urbanizables, es viable ambientalmente, si cumple las siguientes condiciones:

1. *Protección de suelo agrícola y servicios existentes.*—No se localizarán instalaciones auxiliares ni escombreras o vertederos, en lugares que puedan afectar a terrenos de alto valor agrícola.

Se asegurará, tanto en la fase de obras como en la fase de operación, el mantenimiento de las vías de paso de personas, animales, maquinaria y aguas de riego que permitan mantener el actual nivel de servicios.

2. **Protección del sistema hidrológico.**—Dado el riesgo potencial de lluvias torrenciales existentes en la zona, se diseñarán los drenajes transversales de la vía en las ramblas y barrancos del Quemado, Ancha, de Norieta, de los Santos, de San Ildefonso, Benítez, de Adela Viciana, de los Arcos y del Rey, así como los sistemas de drenaje de los taludes, de manera que garanticen la evacuación de escorrentía de la lluvia torrencial de 500 años de retorno, teniendo en cuenta las posibilidades de obstrucciones por arrastres. Los diseños deberán tener el informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Sur.

No se localizarán instalaciones auxiliares, escombreras, vertederos, canteras ni zonas de préstamos en lugares que puedan afectar a las ramblas y sus redes de alimentación natural, o las zonas de recarga del acuífero subálveo del Andarax.

Se redactará un proyecto de las medidas, obras e instalaciones que garanticen con el suficiente nivel de confianza, que no se producirá afección significativa por vertidos accidentales o procedentes de escorrentías de sustancias contaminantes a la red fluvial o al acuífero subálveo, tanto durante la construcción como durante la explotación de la obra.

3. **Protección de la fauna y de la vegetación.**—El paso de la vía por zonas de vegetación de ribera se hará de manera que, vallándose los bordes de la zona de ocupación de la plataforma durante la fase de construcción, se impida el paso de maquinaria y de personal de la obra.

El Paraje Natural Sierra Alhamilla no deberá soportar ninguna afección por actividades auxiliares de la obra.

4. **Protección atmosférica: Polvo y ruido.**—Se articularán las medidas necesarias que garanticen, con el suficiente nivel de confianza, la no afección significativa por inmisión de polvo generado por la obra en los núcleos de Pechina, Viátor, Rioja y Abriojal.

Se redactará un plan de utilización de explosivos de modo que se respete de manera rigurosa, el sosiego de las poblaciones entre las veintitrés y las siete horas.

Se redactará el proyecto de ejecución de las medidas correctoras precisas para que los niveles de inmisión sonora, producidos por la vía en la fase de explotación, medidos en los límites del territorio calificado como urbanizable, en la fecha de publicación de la presente declaración, en los núcleos de población antes referidos, no sobrepasen los 55 dBA Leq entre las veintitrés y las siete horas, ni los 65 dBA Leq entre las siete y las veintitrés horas.

5. **Protección del patrimonio arqueológico.**—Se recabará información arqueológica del Organismo competente de la Junta de Andalucía, en virtud del artículo 2.º del Real Decreto Legislativo 1302/1986, en el que se dispone que la Administración facilitará al titular del proyecto los informes y documentación que obre en su poder cuando estimen que puedan resultar de utilidad, con objeto de realizar un plan de reconocimiento, que defina los bienes arqueológicos, entre los que se encuentra el yacimiento de Bayana, susceptibles de ser afectados por las obras, así como las necesarias actuaciones para su conservación y adecuado tratamiento.

Durante la realización de las obras, se realizará el necesario control de las afecciones.

6. **Protección contra la erosión y recuperación, restauración e integración ambiental de la obra.**—Con objeto de minimizar la erosión y recuperar las áreas afectadas por la construcción de la vía, se redactará un proyecto que contemple como mínimo:

Localización y recuperación de las instalaciones auxiliares tales como plantas de hormigón y asfaltado, parque de maquinaria, almacenes de materiales y caminos de obra; localización y recuperación de las zonas de extracción de materiales y de las de vertedero; recuperación de las riberas afectadas; revegetación de taludes en desmonte y terraplén, y recuperación paisajística global de la obra.

Las actuaciones de recuperación ambiental y restauración de las zonas afectadas, deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

7. **Seguimiento y vigilancia.**—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de las actuaciones de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones, y se describirá el tipo de informe y la frecuencia y período de emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del Organismo sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El Programa incluirá:

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

Informe sobre las actuaciones de corrección de impactos realmente ejecutadas.

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

Informe sobre los niveles sonoros alcanzados en los lugares y períodos establecidos en la condición 4, y en caso de haber sido sobrepasados los valores expresados en la citada condición, propuesta de las medidas correctoras complementarias.

Seguimiento del estado y progreso de las obras de recuperación a que se refiere la condición 6.

Deberá emitirse 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 de explotación.

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.

8. **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 en la documentación objeto de la contratación, de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece en su condicionado, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Diseño de drenajes, garantía de los mismos y proyecto para impedir vertidos contaminantes, con propuesta de nivel de confianza garantizada, a que se refiere la condición 2.

estudio del hábitat y actuaciones que se derivan, a que se refiere la condición 3.

Plan de medidas para la protección atmosférica con propuesta de nivel de confianza garantizada y proyecto de medidas para la corrección del ruido, a que se refiere la condición 4.

Resultado del reconocimiento arqueológico y actuaciones que se derivan, a que se refiere la condición 5.

Proyecto de las medidas de protección, recuperación y restauración a que se refiere la condición 6.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 7.

9. **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 Programa de Vigilancia Ambiental.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Icona	X
Delegación del Gobierno de Andalucía	—
Consejería de Cultura y Medio Ambiente	—
Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	X
Confederación Hidrográfica del Sur de España	X
Gobierno Civil de Almería	X
Diputación Provincial de Almería	—
Ayuntamiento de Viátor	X
Ayuntamiento de Pechina	—
Ayuntamiento de Rioja	—
Instituto Universitario Ecología del Mediterráneo, Universidad de Málaga	—
Instituto Andaluz de Ecología Mediterránea (CSIF), Facultad de Ciencias de Granada	—
Centro de Estudios Territoriales y Urbanos de la Junta de Andalucía	—
Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología (CSIC)	X
Estación Experimental de Zonas Áridas (CSIC)	—
Grupo Ecologista Mediterraneo (GEM)	—
Duna. Coordinadora Ecologista Almeriense	—
Asamblea Verde	—
Andalus. Federación Ecologista Andaluza Amigos de la Tierra	—
Federación Andaluza. Asociaciones Defensa de la Tierra	—
Confederación Ecologista Pacifista Andaluza (CEPA)	—

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
ADENA	—
CODA	—
AEDENAT	—
Sociedad Española de Ornitología	—

Un resumen de los importantes aspectos considerados en las respuestas es el siguiente:

ICONA: Indica que el trazado del proyecto discurre próximo a los espacios naturales de Sierra Alhamilla, Karst de Yesos de Sorbas y Desierto de Tabernas. Señala que se deben tomar las medidas oportunas para garantizar el éxito reproductivo de las poblaciones animales que se afecten y la permeabilidad en los movimientos naturales y en la dispersión botánica. Sugiere la evaluación de las posibles afecciones a vías pecuarias y montes de utilidad pública y a los espacios de interés natural aludidos anteriormente. Asimismo, indica que se debe hacer un control efectivo de desmontes, escombreras y vertidos para no afectar las características naturales de los hábitats, especialmente en el caso de los cauces fluviales y de la vegetación riparia y palustre.

Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía: Estima que, de las tres alternativas presentadas, la alternativa 1 es la más favorable desde el punto de vista medioambiental, por discurrir por un territorio altamente antropizado, pudiendo ser aprovechados algunos tramos de la N-340, y por poderse considerar como un agente dinamizador de la economía de la zona, al facilitar el acceso del tráfico de las actividades del eje industrial existente.

Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología de Sevilla (CSIC): Expone que, por las características existente de suelos de gran parte yermos y climatología particularmente árida, ha de considerarse el factor edáfico como una variable importante a tener en cuenta en el EIA.

En el supuesto de instalación de vegetación en taludes y/o áreas de descanso, se recomienda la variedad de pinos existentes en las márgenes de algunos tramos de la actual N-340, por su adaptación a las condiciones xéricas del entorno.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El tramo de autovía forma parte de la comunicación que enlaza la ciudad de Almería con el interior de la región. Se contemplan tres alternativas:

Alternativa 1: Se inicia en la circunvalación de Almería; discurre por la ladera occidental del valle del Andarax, en itinerario semejante al de la carretera N-340, hasta la altura de Benahadux; cruza el valle y el río en Rioja, y asciende por la ladera oriental del valle, alcanzando la carretera N-340 en Abriojal.

Alternativa 2: Se inicia en la circunvalación de Almería; discurre por la ladera oriental del valle del Andarax, bordeando las instalaciones militares, superando el pueblo de Pechina y aproximándose al curso del Andarax en Marraque; sigue paralela y próxima al curso del río, entre éste y la carretera N-340, y enlaza con ésta en Abriojal.

Alternativa 3: Plantea un tramo inicial común con la alternativa 2 hasta Marraque. Desde Marraque, el trazado asciende por la ladera oriental del Valle del Andarax (en tramo común con la alternativa 1 a partir de Rioja).

El estudio informativo selecciona como opción más recomendable la alternativa 3. No obstante, teniendo en cuenta las alegaciones presentadas en la fase de información pública, la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Oriental, considera conveniente acceder a las modificaciones puntuales de trazado propuestas por la Diputación Provincial de Almería, Ayuntamientos de Rioja y de Pechina, y diversos particulares, proponiendo la alternativa denominada 3 bis con las siguientes modificaciones sobre la alternativa 3:

Desvío de 200 metros hacia el este, al paso por Rioja, con curva y contracurva de 400 metros de radio (puntos kilométricos 1,950-5,900).

Desvío en Pechina, unos 200 metros hacia el este de esa localidad (puntos kilométricos 7,100-9.100).

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Expone el estudio que la zona situada al sur de la provincia de Almería se conoce como la Vega Baja del Andarax, y está delimitada por la sierra de Gador al oeste, la sierra de Alhamilla al norte y noreste y la llanura prelitoral almeriense al sur, que conecta, a oriente, con el desierto de Tabernas. La cuenca baja del Andarax, de dirección predominante N-S, se caracteriza por la presencia del cauce del citado río y de multitud de ramblas que a él acceden.

Sigue diciendo el estudio que se trata de una zona de clima árido, con más de nueve meses secos, temperaturas elevadas, lluvias torrenciales y elevados índices de insolación y evapotranspiración, que presenta dos tipos de suelos: Uno, en las terrazas bajas del Andarax y las ramblas adyacentes, y otro, abarcando, en líneas generales, el resto del territorio, caracterizado por proceder de materiales poco consolidados (calcáreos y derivados). Sobre el primero se han instalado cultivos de vega que, debido a la sobreexplotación, el inadecuado uso de recursos hidrológicos e hidrogeológicos y el empleo intensivo de fertilizantes y plaguicidas, han ido salinizándose progresivamente. El resto del territorio es calcáreo, puro o formando asociaciones, con bajo contenido en materia orgánica y baja capacidad de retención de agua, lo que provoca, grandes acaravamientos, problemas de sujeción de laderas y alto grado de erosionabilidad, debido al régimen climático de la zona.

Señala el estudio que la formación vegetal característica de la zona es la estepa árida, representada por matorrales y tomillares de escasa cobertura vegetal. En las ramblas encontramos formaciones arbóreas como los tarajes, y arbustos como las adelfas. El rocío es un fenómeno de gran importancia en la aparición de pastizales en las zonas adyacentes a las ramblas.

La Vega Baja del Andarax, el llamado «oasis almeriense», se caracteriza por los cultivos de cítricos, actualmente en regresión.

El estudio dice que las aves y los reptiles son las poblaciones faunísticas más interesantes y ninguna de ellas está amenazada o en peligro de extinción (exceptuando el Camachuelo Trompetero).

En el estudio se distinguen tres unidades de paisaje, basándose en el tipo de vegetación y rasgos morfológicos presentes: Una zona de ribera, fuertemente antropizada, frágil y policromática (el llamado oasis); la llanura prelitoral de matorrales (salpicada por algún bosque de pinos y eucaliptos), monocromática, llana y erosionada; y, finalmente, la zona del norte y oeste, con ramblas, pastizales más o menos efímeros y matorrales.

Según el estudio, la ciudad de Almería polariza funcional y económicamente esta zona, cuyas actividades tradicionales productivas más importantes son la industria química, la construcción y la agricultura. Los productos agrícolas más importantes son los cítricos (en regresión), y los hortícolas forzados. Actualmente, la ganadería se ha constituido como la actividad productiva más dinámica.

El estudio constata la existencia de una vía pecuaria, a lo largo del río Andarax, con derivaciones por sus ramblas, sobresaliendo la que se dirige hacia el Cerro de la Piedra y que, partiendo del norte de Benahadux, atraviesa la carretera y el ferrocarril.

En esta zona dice el estudio, se localizan numerosos yacimientos arqueológicos catalogados, varios de los cuales se verían afectados por las tres alternativas planteadas para la futura autovía, principalmente el yacimiento de Bayyana (alternativas 1 y 3). Sólo el yacimiento de Bayyana y el yacimiento señalado como número II (en la margen derecha del Andarax, próximo al puente actual), se encuentran estudiados y definidos en sus límites, mientras el análisis de los demás está aún pendiente de realización.

La valoración de cada alternativa se incluye en el estudio en el apartado correspondiente a cada componente ambiental del inventario. Se establece una matriz de valor del impacto teniendo en cuenta tres criterios de caracterización del valor (magnitud, importancia y reversibilidad), a partir de la cual se crea una escala de seis valores de impactos.

El estudio expone que la alternativa 1 presenta impacto crítico sobre el paisaje por su viaducto sobre el Andarax; la alternativa 2 presenta impactos críticos sobre la agricultura y el paisaje; y las principales afecciones no críticas de la alternativa 3 serán sobre el patrimonio cultural, los espacios productivos, los suelos de calidad y las zonas de gran naturalidad.

El estudio señala la necesidad de establecer una serie de medidas correctoras tendentes a minimizar las alteraciones sobre el paisaje, los suelos, la fauna y la calidad del agua. El estudio sugiere indicaciones genéricas para la minimización de dichos impactos:

Para reducir el impacto paisajístico recomienda que los movimientos de tierra sean paliados con procedimientos de ocultación, recuperación y selección de préstamos y vertederos.

Para minimizar los problemas de erosión y destrucción de suelos, recomienda se establezca un diseño adecuado de taludes y procesos de revegetación y recuperación de suelos.

Propone la reducción del efecto barrera para favorecer la dispersión ecológica preexistente.

Deberán establecerse procedimientos de salvaguarda de la calidad del agua fluvial para que ésta no se vea afectada por los movimientos de tierras ni los vertidos accidentales.

Todas estas medidas correctoras se practicarán tanto en fase de construcción como de explotación.

El estudio establece objetivos para el Programa de Vigilancia Ambiental: Se observará la evolución de diversos impactos sobre la calidad del aire, suelos, erosión, geomorfología, agricultura de agrios, vegetación, fauna, paisaje y medio socioeconómico. Toda esta información permitirá corroborar las predicciones anteriores, las desviaciones y los posibles nuevos impactos no previstos.

En las conclusiones el estudio establece que:

Las tres alternativas son viables ecológica y paisajísticamente y no afectan a la fauna o flora en peligro de extinción.

La alternativa 2 genera un fuerte impacto en el suelo productivo agrícola, el paisaje y supone grandes costes económicos.

La alternativa 3, puede afectar al patrimonio histórico, y discurre por zonas de gran naturalidad.

El estudio aconseja la alternativa 1, a pesar del impacto crítico sobre el paisaje, y de la afección a dos vías pecuarias y dos yacimientos arqueológicos, porque discurre sobre zona de vegetación degradada, mejora la calidad del aire con respecto a la situación actual, tiene mayor presión antrópica, no incide en la fauna y flora más interesante de la zona y es más estable, al atravesar menor número de ramblas.

Análisis del contenido

El inventario ambiental incorpora una irregular identificación y valoración de impactos. Los criterios de valoración ni se establecen ni se justifican. La cartografía, aunque detallada, es confusa y no está actualizada.

El estudio no define ni ubica las áreas con alta erosionabilidad.

No se incluye una predicción del ámbito de afección de los niveles significativos de ruido atribuibles a la autovía. Así cuando el estudio prefiere la alternativa 1, no considera que para este proyecto también es la más afectada por el ruido.

Respecto al tratamiento del recurso hídrico, cabe señalar que no se han efectuado caracterizaciones de caudales, avenidas y riesgos, ni se han considerado tampoco las aguas del subálveo del Andarax, que pueden ser afectadas por la construcción y explotación de esta nueva infraestructura viaria.

El estudio identifica la presencia de endemismos vegetales, pero no incluye una representación cartográfica de los mismos ni los considera en la valoración de los aspectos naturales.

Respecto a la fauna, el estudio no localiza los biotopos, de las especies terrestres que señala se verían afectadas por cada una de las tres alternativas de trazado. No cuantifica ni absoluta ni relativamente la destrucción de hábitats.

El estudio no recoge los planes de urbanismo, de calificación de suelo, ni las afecciones de ocupación.

En la zona se localizan numerosos yacimientos arqueológicos catalogados, varios de los cuales se verían afectados por las tres opciones planteadas para la futura autovía, principalmente el yacimiento de Bayyana (opciones 1 y 3), siendo el resto afectado indirectamente. Sólo el yacimiento de Bayyana y el yacimiento señalado como número II (en la margen derecha del Andarax, próximo al puente actual), se encuentran estudiados y definidos en sus límites, mientras el análisis de los demás está aún pendiente de realización.

En consecuencia, el estudio como análisis del proyecto, presenta una lista de algunos de los impactos atribuibles a una autovía genérica, y sin especificar las acciones básicas tales como excavaciones, rellenos, vertidos, canteras, ocupación de suelo, etc.

No existe proceso sistemático de identificación de impactos, y así las alteraciones inducidas por cada opción se van valorando en cada apartado del propio inventario. La caracterización del valor del impacto es aleatoria e imprecisa, con calificativos coloquiales y ambiguos sin criterios definidos, y sin justificación.

Las medidas correctoras se enuncian como objetivos, sin especificar ni su viabilidad ni dónde, cuándo y cómo deben llevarse a cabo.

El Programa de Vigilancia Ambiental establece globalmente los impactos que deben vigilarse, sin concretar el contenido material de los informes, ni los plazos de presentación de los mismos.

Finalmente, hay que señalar que el estudio no determina cual es el área de distribución del Camachuelo, a pesar de haber citado esta especie protegida como presente en la zona. Por consultas posteriores a la recepción del expediente, se ha podido conocer que, debido a la distancia a que se encuentra dicha área de la autovía, ésta no la afecta significativamente.

ANEXO IV

Información pública

En el período de información pública se han presentado alegaciones por parte de:

Junta de Andalucía. Consejería de Cultura y Medio Ambiente. Delegación Provincial. Almería.

Junta de Andalucía. Agencia de Medio Ambiente. Dirección Provincial. Almería.

Diputación Provincial de Almería.

Confederación Hidrográfica del Sur.

Ayuntamiento de Benahadux.

Ayuntamiento de Pechina.

Ayuntamiento de Rioja.

Juan García Cazorla y 126 firmas.

Antonio Grijalba Castaños.

Un resumen de los aspectos medioambientales significativos es el siguiente:

Diputación Provincial de Almería: Señala su conformidad con la alternativa propuesta, aunque informa que dicha alternativa se apoya en la llamada «variante del Marraque», todavía en ejecución, sobre terrenos muy fértiles y de preponderancia minifundista. Del mismo modo, señala que la cartografía utilizada no refleja la nueva carretera, ya construida, hacia Alhamilla, con lo que el anteproyecto presentado no establece solución para el cruce de la futura autovía con esta carretera (ALP-816). Propone que el trazado de la autovía se desplace hacia el este, a la altura del barranco del Marraque.

Confederación Hidrográfica del Sur. Málaga: Considera adecuado el estudio hidrológico de la alternativa elegida, aunque señala ciertas incorrecciones, y propone medidas para disminuir el depósito de acarreo y los socavones por aguas torrenciales en las secciones de drenaje.

Junta de Andalucía. Consejería de Cultura y Medio Ambiente. Delegación Provincial. Almería: Señala que la alternativa 3 afectará al yacimiento de Bayyana y otros yacimientos arqueológicos que deberán ser prospectados y delimitados antes de la redacción definitiva del proyecto.

Junta de Andalucía. Agencia de Medio Ambiente. Almería: Se inclina por la alternativa 1 en lugar de la alternativa propuesta, y señala que el estudio de impacto ambiental no establece criterios definitivos de evaluación y selección de alternativas. Considera que no se han tenido en cuenta sus argumentos de la fase de consultas previas. Además señala que la alternativa 3 afectará directamente, en principio, a elementos culturales-históricos del medio, tanto arqueológicos como tradicionales, y a espacios de interés.

Considera que el trazado elegido conlleva una serie de impactos críticos indirectos que aconsejan reconsiderar el trazado definitivo, ya sea desplazando el trazado más al este o bien replanteando la alternativa 1.

Finalmente, indica que este tipo de proyecto debe llevar anexo un proyecto de restauración y un programa de seguimiento.

Ayuntamiento de Benahadux: Se muestra conforme con la opción 3 elegida.

Ayuntamiento de Pechina: Presentan una moción en la que se señala que el trazado elegido afecta a suelo calificado como urbano, aspecto no contemplado en el estudio. Al mismo tiempo expone que este trazado propuesto afecta también al yacimiento arqueológico de Bayyana, no recoge un acceso al núcleo urbano y secciona su casco en dos, impidiendo al mismo tiempo la futura expansión hacia el norte. Por todo ello, se propone la modificación del trazado de la opción elegida hacia el este, y la construcción de un acceso a Pechina.

Ayuntamiento de Rioja: Expone que la opción seleccionada divide en dos partes el núcleo urbano y las zonas agrícolas, ocupa las instalaciones deportivas, y afecta al núcleo del Marraque, incidiendo en la carretera local de nueva construcción, por lo que perjudica la comunicación con pueblos vecinos. Estima que el impacto ambiental es considerable, al ubicarse el trazado en terrenos de cultivo. Por último, propone la variación

del presente trazado hacia el este, subsanando, en parte, los perjuicios ocasionados por la alternativa seleccionada, con la que no están conformes.

Juan Díaz García y otros: Solicitan se reconsidere el trazado propuesto a su paso por Pechina debido a que el trazado atraviesa una zona arqueológica limítrofe con el casco urbano.

Juan García Cazorla y otras 126 firmas: Alegan que el trazado propuesto impide el futuro crecimiento del municipio de Pechina por el norte, provoca la desaparición del actual regadío, impide y genera problemas de acceso a las explotaciones agrícolas actuales, destruye la tradicional presencia de palmeras, así como el yacimiento arqueológico de Bayyana, y genera altos costes de expropiación. Por todo ello, solicitan se desplace el trazado propuesto, un kilómetro a su paso por Pechina.

Antonio Grijalba Castaños: Señala la obsolescencia de la cartografía utilizada al no tener en cuenta la estructura viaria actual (local y regional), ni los planteamientos urbanísticos vigentes. Expone que la alternativa seleccionada aísla barrios, impide el crecimiento urbanísticos e invade vegas. Propone que, revisando el Convenio suscrito por el Ministerio y la Junta de Andalucía, la acción se limite a acondicionar la actual N-340, solucionando problemas puntuales tales como la travesía de Rioja y Benahadux, el ensanchamiento del puente entre ambas localidades y la mejora del trazado actual; o bien, basándose en la alternativa 1, construir un nuevo puente, aguas abajo del actual puente de Rioja, que minimizaría las afecciones y reduciría un 4 por 100 la longitud de la estructura sobre el río y, si no, incrementar el radio de la variante de Banahadux hacia el oeste, hasta el inicio de la futura variante de Gador y, desde allí, cruzar el río con una estructura que reencontraría la alternativa 1 al otro lado del Andarax. Por último, caso de que la alternativa 3 sea el trazado definitivo, propone que no se realice como autovía, que se modifique parcialmente su trazado para evitar las afecciones descritas y que se adecuen los enlaces resultantes.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

30586 *ORDEN de 19 de noviembre de 1993 por la que se concede cambio de denominación y de titularidad al Centro privado de Educación Especial «Taure» de Madrid.*

Visto el expediente de cambio de denominación y de titularidad del Centro privado de Educación Especial «Taure», sito en la calle Posterior Occidental, 4 y 6, de Madrid, instruido a instancia de don Rafael García González, en nombre y representación de «Taure, Sociedad Limitada», Entidad titular del Centro Taure y de don Juan Antonio Sacaluga Luengo, en calidad de Presidente de la Asociación Pauta,

Este Ministerio ha resuelto:

Primero.—Conceder el cambio de denominación al mencionado Centro que, a partir de este momento, pasará a denominarse «Pauta».

Segundo.—Autorizar el cambio de titularidad del Centro privado de Educación Especial «Pauta», sito en la calle Posterior Occidental, 4 y 6, de Madrid, que en lo sucesivo será ostentada por la Asociación «Pauta», que queda subrogada en la totalidad de las obligaciones y cargas que afecten al Centro cuya titularidad se le reconoce y, muy especialmente las relacionadas con las ayudas y préstamos que el Centro pueda tener concedidos por el Ministerio de Educación y Ciencia, aquellas que le correspondan en el orden docente y las que se deriven de la vigente legislación laboral. El cambio de titularidad no afectará al régimen de funcionamiento del Centro.

Por tanto, el Centro queda autorizado con los datos siguientes:

Denominación: «Pauta».

Localidad: Madrid.

Provincia: Madrid.

Domicilio: Calle Posterior Occidental, 4 y 6.

Persona o Entidad titular: Asociación Pauta.

Tercero.—La presente Orden surtirá efectos a partir del 26 de noviembre de 1993.

Contra la presente Orden podrá interponerse recurso de reposición, ante el excelentísimo señor Ministro de Educación y Ciencia, en el plazo de un mes, conforme a lo dispuesto en la Ley de Procedimiento Administrativo.

Lo que le comunico para su conocimiento y efectos.

Madrid, 19 de noviembre de 1993.—P. D. (Orden de 26 de octubre de 1988, «Boletín Oficial del Estado» del 28), el Secretario de Estado de Educación, Alvaro Marchesi Ullastres.

Ilma. Sra. Directora general de Centros Escolares. Departamento.

30587 *ORDEN de 26 de noviembre de 1993 por la que se deniega al Centro de Educación General Básica denominado «Santo Tomás», de San Sebastián de los Reyes (Madrid), la clasificación definitiva.*

Visto el expediente instruido a instancia del titular del Centro docente privado de Educación General Básica denominado «Santo Tomás», con domicilio en San Sebastián de los Reyes (Madrid), avenida de la Sierra, número 23, y calle Mayor, número 42,

Este Ministerio ha dispuesto:

Denegar al Centro de Educación General Básica denominado «Santo Tomás», sito en San Sebastián de los Reyes (Madrid), avenida de la Sierra, 23, y calle Mayor, 42, la clasificación definitiva.

No obstante, según lo dispuesto en la disposición transitoria quinta, apartados 4 y 5 del Real Decreto 1004/1991, de 14 de junio, por el que se establecen los requisitos mínimos de los Centros que impartan enseñanzas de régimen general no universitarias, el Centro objeto de esta resolución dispondrá hasta comienzos del curso escolar 1995/1996 para adecuarse a los requisitos mínimos que en dicho Real Decreto se establecen para Centros de Educación Primaria. Durante este periodo podrá impartir, exclusivamente, Educación General Básica y/o Educación Primaria, según lo dispuesto en el Real Decreto 986/1991, de 14 de junio, parcialmente modificado por el Real Decreto 536/1993, de 12 de abril, por el que se aprueba el Calendario de Aplicación de la Nueva Ordenación del Sistema Educativo.

Contra esta Resolución podrá interponerse ante el excelentísimo señor Ministro de Educación y Ciencia, recurso de reposición previo a la vía contencioso-administrativa, según establece el artículo 126, párrafo uno, de la Ley de Procedimiento Administrativo, en el plazo de un mes, a contar desde la notificación de esta Resolución.

Madrid, 26 de noviembre de 1993.—P. D. (Orden de 26 de octubre de 1988, «Boletín Oficial del Estado» del 28), el Secretario de Estado de Educación, Alvaro Marchesi Ullastres.

Ilma. Sra. Directora general de Centros Escolares.

30588 *ORDEN de 3 de diciembre de 1993 por la que se deniega la autorización de apertura y funcionamiento al Centro privado de Educación Infantil «Sant Climent», de Sant Climent-Mahón (Baleares).*

Visto el expediente instruido a instancia de doña María Jesús Olives Morro, en solicitud de autorización de un Centro de Educación Infantil, que se denominaría «Sant Climent», a ubicar en la calle San Gabriel, número 12, de Sant Climent-Mahón (Baleares),

Este Ministerio ha resuelto:

Denegar la autorización de apertura y funcionamiento al Centro privado de Educación Infantil «Sant Climent», a ubicar en la calle San Gabriel, número 12, de Sant Climent-Mahón (Baleares).

Contra esta Resolución, podrá interponerse recurso de reposición ante el excelentísimo señor Ministro de Educación y Ciencia, en el plazo de un mes, a partir de la notificación de la presente Resolución.

Lo que le comunico para su conocimiento.

Madrid, 3 de diciembre de 1993.—P. D. (Orden de 26 de octubre de 1988), «Boletín Oficial del Estado» del 28), el Secretario de Estado de Educación, Alvaro Marchesi Ullastres.

Ilma. Sra. Directora general de Centros Escolares.