

b) Precios y rendimiento interno:

Precio mínimo aceptado: 84,800 por 100.

Precio medio ponderado: 84,841 por 100.

Precio medio ponderado redondeado: 84,842 por 100.

Rendimiento interno correspondiente al precio mínimo: 11,022 por 100.

Rendimiento interno correspondiente al precio medio ponderado redondeado: 11,014 por 100.

c) Importes a ingresar para las peticiones aceptadas:

Precio ofrecido — Porcentaje	Importe nominal — Millones	Importe efectivo a ingresar por cada bono — Pesetas
84,800	6.500,00	8.480,00
84,900 y superiores	2.926,79	8.484,20

d) Segunda vuelta:

No se han presentado peticiones a la segunda vuelta de esta subasta.

1.4 Peticiones no competitivas.

Las peticiones no competitivas se adjudican al precio medio ponderado redondeado resultante en la subasta. El desembolso a efectuar será, pues, de 9.334,40 y 8.840,70 pesetas por cada Bono de las emisiones a tres y cinco años y de 8.484,20 pesetas por cada Obligación a diez años, respectivamente.

2. Importe nominal de las emisiones de Bonos del Estado a tres y cinco años y Obligaciones del Estado a diez años realizadas en el mes de agosto de 1994.

De acuerdo con lo previsto en el apartado 2, d) de la Orden de 24 de enero de 1994, en las emisiones del mes de agosto de 1994 de Bonos del Estado a tres y cinco años, emisiones de 15 de febrero de 1994 al 7,30 por 100 y 15 de febrero de 1994 al 7,40 por 100, y de Obligaciones del Estado a diez años, emisión de 17 de enero de 1994 al 8,00 por 100, han sido anuladas algunas de las peticiones aceptadas en las subastas por un nominal de 11,2; 7,0 y 1,5 millones de pesetas, respectivamente, al no haberse hecho efectivo el desembolso en su totalidad. En consecuencia, el importe nominal emitido ha sido de 41.500,59 millones de pesetas en los Bonos a tres años; de 22.649,32 millones de pesetas en los Bonos a cinco años, y de 9.729,64 millones de pesetas en las Obligaciones del Estado a diez años.

Madrid, 2 de septiembre de 1994.—El Director general, Manuel Conthe Gutiérrez.

19997 *RESOLUCION de 2 de septiembre de 1994, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se hacen públicos los resultados de la subasta de Letras del Tesoro a seis meses, correspondiente a la emisión de fecha 2 de septiembre de 1994.*

El apartado 5.8.3.b de la Orden de 20 de enero de 1993, de aplicación a la Deuda del Estado que se emita durante 1994 y enero de 1995 en virtud de lo dispuesto en la Orden de 24 de enero de 1994, establece la preceptiva publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de los resultados de las subastas, mediante resolución de esta Dirección General.

Convocada subasta de Letras del Tesoro a seis meses para el pasado día 31 de agosto, por resolución de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera de 26 de julio de 1994, y una vez resuelta, es necesario hacer público su resultado.

En consecuencia, esta Dirección General del Tesoro y Política Financiera hace públicos los siguientes resultados:

1. Fechas de emisión y de amortización de las Letras del Tesoro que se emiten:

Fecha de emisión: 2 de septiembre de 1994.

Fecha de amortización: 3 de marzo de 1995.

2. Importes nominales solicitados y adjudicados:

Importe nominal solicitado: 470.681 millones de pesetas.

Importe nominal adjudicado: 441.381 millones de pesetas.

3. Precios y tipos efectivo de interés:

Precio mínimo aceptado: 96,040 por 100.

Precio medio ponderado redondeado: 96,074 por 100.

Tipo de interés efectivo correspondiente al precio mínimo: 8,155 por 100.

Tipo de interés efectivo correspondiente al precio medio ponderado redondeado: 8,083 por 100.

4. Importes a ingresar para las peticiones aceptadas:

Precio ofrecido — Porcentaje	Importe nominal — Millones	Importe efectivo a ingresar por cada Letra — Pesetas
96,040	146.200,00	960.400,00
96,050	4.700,00	960.500,00
96,060	4.000,00	960.600,00
96,070	47.470,00	960.700,00
96,080 y superiores	239.011,00	960.740,00

5. Segunda vuelta:

No se han presentado peticiones a la segunda vuelta de esta subasta.

Madrid, 2 de septiembre de 1994.—El Director general, Manuel Conthe Gutiérrez.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

19998 *RESOLUCION de 5 de agosto de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autopista de peaje Campomanes-Benavente. Tramo: León-Benavente y ramal a la N-601 (León y Zamora), 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 citado proyecto, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 5 de agosto de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL «ESTUDIO INFORMATIVO: AUTOPISTA DE PEAJE CAMPOMANES-BENAVENTE. TRAMO: LEON-BENAVENTE Y RAMAL A LA N-601 (LEÓN Y ZAMORA)». 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 28 de mayo de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, la orden de estudio a la autovía Vía de la Plata N-630 de Gijón a Sevilla, tramo León-Zamora, como memoria-resumen del estudio informativo mencionado para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto correspondiente a la autovía León-Zamora.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 27 de septiembre de 1990, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

Por convenio firmado en 1992 entre el MOPT y la Junta de Castilla y León, se estableció la realización del tramo León-Benavente como autopista de peaje, manteniendo el tramo Benavente-Zamora como autovía. En consecuencia, con fecha 26 de octubre de 1992, la Dirección General de Carreteras, envió a la Dirección General de Política Ambiental rectificación de la orden de estudio inicial, por la que se divide ésta en dos estudios diferenciados correspondientes a los tramos León-Benavente y Benavente-Zamora, estableciéndose así para el primer tramo la nueva denominación objeto de esta declaración.

Esta actuación define, dentro de la autopista de peaje Benavente-Campomanes, el tramo correspondiente a León-Benavente y ramal a la N-601, de aproximadamente 68,5 kilómetros de longitud y una velocidad de proyecto de 120 kilómetros/hora.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas correspondientes al tramo León-Benavente se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 19 de mayo de 1993, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Zamora», el 12 de noviembre de 1993 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de León», el 7 de junio de 1993, en virtud de lo establecido en el artículo 16 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 9 de marzo de 1994, 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 del tramo citado.

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: Autopista de peaje Campomanes-Benavente. Tramo: León-Benavente y ramal N-601 (León y Zamora).

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera que las soluciones incluidas en ella generan impactos medioambientales similares, en ningún caso severos o críticos, por lo que la solución propuesta en el estudio informativo conformada por los tramos A, B₂, C, D₁, D₄ y E se considera ambientalmente viable, siempre que, además de considerar las recomendaciones expuestas en el estudio de impacto ambiental, cumpla las siguientes condiciones, que se establecen por la presente declaración:

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva autopista, se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola. Se restituirán todas las vías de paso existentes, respetando el trazado primitivo y, cuando ello no sea posible por razones técnicas, se consultará al organismo competente de la Junta de Castilla y León la restitución más conveniente de las mismas.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Para preservar las características hidrológicas de la zona por la que discurre la traza, se llevarán a cabo las siguientes medidas:

a) Se realizará un estudio hidrológico que analice el régimen de caudales, con especial hincapié en el posible efecto represa inducido por la autopista en caso de avenidas, para justificar las estructuras y medidas de protección adoptadas para el paso de los cauces interceptados por la alternativa seleccionada: Arroyo de la Oncina (punto kilométrico 7,200), Arroyo del Valle (punto kilométrico 12,250), Arroyo Reguero (punto kilométrico 17,250), Arroyo del Prado (punto kilométrico 21,650), Arroyo de la Fuente (punto kilométrico 23,450), Arroyo Madrices (punto kilométrico 24,400), Arroyo del Valle de Fontecha (punto kilométrico 28,500), Arroyo del Canalizo (punto kilométrico 35,100), Arroyo el Reguero (punto kilo-

métrico 57,000), Arroyo de Morredero (punto kilométrico 63,750) y Arroyo de los Lobos (punto kilométrico 64,500).

b) No se podrá localizar ningún tipo de instalación auxiliar ni acumular materiales de obra o procedentes de los movimientos de tierra, en zonas desde las que directamente o por erosión o escorrentía se pueda afectar a los arroyos anteriormente citados. Asimismo, se evitará la afección a la Fuente de Piores que abastece al pueblo de Villacé.

c) Se redactarán y se llevarán a cabo las medidas de prevención y control que minimicen el riesgo de que se produzcan vertidos contaminantes al sistema hidrológico, tanto por la actividad de la obra, como por la explotación de la nueva vía.

3. *Protección de ecosistemas.*—Con objeto de alterar mínimamente los ecosistemas existentes en el corredor a utilizar por la infraestructura, se llevarán a cabo las medidas siguientes:

a) Se procederá, previamente a la construcción de la obra, al jalnamiento temporal de todo el trazado, para que el tráfico de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ciñan al interior de la zona acotada. En los casos en los que fuese necesario realizar caminos de obra provisionales fuera del tronco principal, se justificará su necesidad en el proyecto.

b) En el proyecto de trazado se delimitarán las áreas de encinar del monte de Borreguil, zonas con vegetación arbórea de Santovenia y las zonas con vegetación de ribera próximas a la alternativa seleccionada, adoptándose las medidas necesarias para que la afección a dichas zonas, por la realización de las obras, no sea significativa.

c) Se realizará un estudio de fauna que defina las áreas de cría y alimento y, en su caso, los corredores habituales de las especies de fauna protegida presentes en la zona, especialmente, de la cigüeña blanca, la nutria, el desmán de los Pirineos y el lobo.

La ejecución de las obras, especialmente voladuras y limpieza y desbroce de las áreas a ocupar por la autopista se realizarán, previa consulta con la Agencia de Medio Ambiente de Castilla y León, fuera del período de reproducción y evitando la afección significativa a las áreas de cría.

Con objeto de permitir el tránsito de la fauna y preservar la vegetación de ribera, los estribos de las estructuras de paso de los cauces interceptados por la traza se situarán, como mínimo, fuera de la zona de dominio público hidráulico.

Se diseñarán y localizarán los pasos que garanticen el mantenimiento de todos los corredores de trasiego de fauna identificados, de manera que se anule cualquier impacto derivado del aislamiento de poblaciones que pueda producir la construcción de esta vía. Los pasos inferiores o superiores diseñados para el trasiego de la fauna no podrán ser utilizados, en ningún caso, para desviar caminos u otras vías de comunicación y se dispondrán las medidas necesarias que impidan su utilización por vehículos de motor. En particular, los pasos diseñados para el tránsito de lobos cumplirán, al menos, las siguientes características:

Los pasos inferiores tendrán, como anchura mínima 25 metros en las bocas de entrada y salida, y 7 metros en la zona media, y una altura mínima de 4 metros. Todos los pasos inferiores estarán dotados de sistemas de drenaje que impidan su inundación y se diseñarán de forma que la luz natural ilumine su interior.

Los pasos superiores se realizarán mediante la construcción de falsos túneles. Estos pasos quedarán vallados convenientemente, para evitar la caída de los animales.

4. *Prevención del ruido.*—Si bien el trazado de la nueva vía supone un alejamiento general de los núcleos de población con relación a la actual CN-630, éste pasa próximo a algunos núcleos de población como Fresno del Camino, Santovenia de la Valdentina, Benazolve y Villacé.

En consecuencia, se realizará un estudio de previsión de los niveles sonoros, en los núcleos de población previsiblemente afectados por el nuevo trazado de la vía. Se diseñarán, en su caso, las medidas correctoras que deberán realizarse para garantizar que los niveles de inmisión sonora originados por esta actuación, medidos en los límites de las zonas definidas como urbanizables en las normas de planeamiento o, si no existieran éstos, a dos metros de las fachadas y para cualquier altura en las edificaciones existentes en el entorno, no sobrepasen los 55 dB Leq (A) y 65 dB Leq (A) entre las veintitrés y las siete horas y entre las siete y las veintitrés horas, respectivamente.

5. *Protección de yacimientos arqueológicos.*—Teniendo en cuenta la existencia de, al menos, 12 yacimientos conocidos cercanos a la traza, como son, entre otros, los de Benazolve, Villacé, Agadefe y San Cristóbal de Entreviñas, y la posibilidad de aparición de otros desconocidos que pudieran verse afectados, en mayor o menor medida, por el trazado definitivo:

a) Se localizarán todas aquellas áreas cercanas al trazado definitivo, en las que existan yacimientos arqueológicos conocidos, disponiendo las medidas oportunas para evitar su afección.

b) Se realizarán, en consulta con el órgano competente de la Junta de Castilla y León, las necesarias prospecciones de campo durante la fase de construcción para el reconocimiento de potenciales restos arqueológicos a lo largo del trazado y, en su caso, se dispondrán las medidas adecuadas para su conservación.

6. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.*—Se redactará un proyecto para la ejecución de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjuntas con el resto de las obras.

El citado proyecto incluirá, al menos, lo siguiente:

a) Revegetación y restauración de todos los taludes y demás zonas afectadas por la realización del trazado, con las técnicas y medidas necesarias para asegurar la implantación y reducir así el riesgo de erosión de la zona.

b) Establecimiento de un plan de coordinación para la totalidad del trazado que ordene secuencialmente la ejecución de los diferentes tramos de construcción, realizando en primer lugar los tramos excedentarios en tierras de excavación (6.446.952 metros cúbicos de desmontes) para que éstas puedan ser utilizadas en los tramos deficitarios (7.016.683 metros cúbicos de terraplén); el objetivo de este plan es reducir los volúmenes de los movimientos de tierras y de las escombreras y lograr una gestión eficaz de los áridos.

c) Localización en planos a escala 1:10.000 y correspondiente proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de las zonas de préstamos, canteras, parque de maquinaria, viario de acceso a las obras, instalaciones auxiliares, escombreras y vertederos que albergarán las tierras sobrantes y no utilizadas en algún tipo de corrección de impactos, y demás residuos generados en la realización de la obra. Las instalaciones y actuaciones señaladas no podrán localizarse en áreas con vegetación arbórea o de ribera, áreas de cría y corredores de trasiego de fauna, y áreas de protección del sistema hidrológico mencionadas en la condición 2.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultáneas, espacial o temporalmente, con las propias de la construcción de la vía.

7. *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, al menos, la remisión de los siguientes informes:

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

Informes sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, protección del sistema hidrológico, de los ecosistemas, del patrimonio cultural y de la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refieren, respectivamente, las condiciones 1, 2, 3, 5 y 6.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, si del estudio indicado en la condición 4 (prevención del ruido) se desprendiera la necesidad de ejecución de medidas correctoras.

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

Informe sobre la efectividad de las medidas correctoras establecidas para la protección de la fauna, a que se refiere la condición 3.c).

Informe sobre la efectividad de las medidas correctoras incluidas en la condición 4 (prevención del ruido), si es que éstas fueran necesarias.

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas incluidas en la condición 6 (defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística).

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 de la vía.

8. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la apro-

bación técnica 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 necesarias, y un informe sobre su contenido y conclusiones. La documentación referida es la siguiente:

Diseño de las medidas a ejecutar a que se refiere la condición 1, relativa a la permeabilidad territorial.

Medidas y precauciones indicadas en la condición 2, relativa a la protección del sistema hidrológico.

Estudios, programación de obras y medidas preventivas y correctoras a que se refiere la condición 3, relativa a la protección de ecosistemas.

Estudio de previsión de niveles sonoros y proyecto de medidas correctoras, si del citado estudio se desprende su necesidad, tal y como se prescribe en la condición 4, relativa a la prevención del ruido.

Programa de actuación de la condición 5, relativa a la protección de yacimientos arqueológicos.

Proyecto y planes a los que se refiere la condición 6, relativa a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

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

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. *Financiación de medidas correctoras.*—Los proyectos de construcción y condiciones de explotación ofertados por los posibles adjudicatarios de la concesión, contendrán todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental, así como en estas condiciones, figurando en memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto. También se incluirán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental durante todo el período de la concesión.

Madrid, 5 de agosto de 1994.—El Director general de Política Ambiental, José Ramón González Lastra.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	X
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León	X
Grupo Ecologista Ciconia	X
Ocellum Durii	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León	—
Presidencia de la Junta de Castilla y León	—
Confederación Hidrográfica del Duero	—
Servicio de Investigación Agraria Junta de Castilla y León	—
Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León	—
Federación Ecologista de Castilla y León	—
Colectivo Cantueso	—
CEMAC	—
Gobierno Civil de León	—
Diputación de León	X
Departamento Botánica Facultad de Biología Universidad de León	—
URZ	—
Gobierno Civil de Zamora	—
Diputación Provincial de Zamora	—
Ayuntamiento de Zamora	—
Ayuntamiento de León	—
Ayuntamiento de Benavente	—
Ayuntamiento de Montamarta	—
Ayuntamiento de Santovenia	X
Ayuntamiento de Villaquejida	—
Ayuntamiento de Villamañán	—
Ayuntamiento de Onzonilla	—
Ayuntamiento de Cubillos	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de San Cebrián de Castro	-
Ayuntamiento de Manganeses de la Lampreana	-
Ayuntamiento de Ardón	-
Ayuntamiento de Villamedor	-

El Instituto para la Conservación de la Naturaleza emite un informe de observaciones referentes al tramo en estudio, cuyo contenido es el siguiente:

«Por otra parte, el río Esla fluye a lo largo del trazado de la carretera actual. Es destacado su interés piscícola, habiendo sido clasificado como ciprinícola en atención al conjunto de las especies que lo pueblan: *Esox lucius*, *Salmo trutta*, *Cobitis calderonii*, *Rutilus arcasii*, etc. Se ha constatado también la presencia de nutria y es posible la de desmán de los Pirineos, especies catalogadas por Real Decreto 439/1990».

Destaca a continuación que, «en el territorio comprendido entre Valencia de Don Juan y Zamora se concentra la mayor población de lobo (*Canis lupus*) de España». Esta especie protegida (Ley 4/1989) «realiza grandes desplazamientos que unen los hábitats montanos con los de la meseta ... por lo que la autopista propuesta podría interferir gravemente en la distribución y estatus del lobo de no tomarse las medidas oportunas». Entre estas medidas estima como necesaria «la construcción de pasos para animales, distanciados entre sí un máximo de cinco kilómetros aunque sería conveniente que distaran unos dos kilómetros en algunos tramos». Estos pasos pueden ser «aéreos o subterráneos en función de las características del terreno, aprovechando convenientemente los desniveles topográficos, con objeto de que el paso tenga continuidad con la pendiente del entorno». Recomienda «bocas de entrada y salida en cono, con diámetro exterior mínimo de 15 a 20 metros, estrechándose a un mínimo de seis a ocho metros donde sea necesario. Los pasos deben tener una altura mínima de cuatro metros».

La Diputación Provincial de León informa favorablemente sobre el proyecto, considerando que no existe impacto en el medio ambiente que impida la construcción de la vía.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación de Territorio de Castilla y León considera necesario proyectar los trazados de la autopista evitando afectar a «hábitats de avutardas, sisonas, cigüeñas blancas, rapaces diurnas y nocturnas con carácter prioritario, así como otras especies incluidas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas y Protegidas por la legislación vigente». También considera necesario evitar la afección a «bosquetes de encinares, robledales y choperas de especial relevancia ... así como a lagunas y humedales de especial interés. Es necesario tener en cuenta que la autopista atravesará distintas vías pecuarias, debiéndose proyectar los correspondientes pasos subterráneos de ganado».

Por último, hace notar que «desde Benavente hasta el límite provincial existen una serie de choperas y olmedas ... situadas principalmente a la derecha». Al estar situados también los núcleos urbanos de dicho tramo a ese mismo lado «propone que el desdoblamiento se efectúe al lado izquierdo del trazado actual en dirección León, conservándose las masas arboladas del margen derecho en la actual carretera intactas».

El grupo ecologista Ciconia considera que «ha de intentarse reducir al máximo el deterioro ambiental de los lugares y parajes afectados» y menciona el paso habitual de lobo ibérico entre los puntos kilométricos 60 y 68 de la N-630 que habrá de reponerse mediante pasos subterráneos.

El grupo Ocellum durii presenta un informe sobre la necesidad de construir pasos inferiores para la fauna, sobre todo, entre San Cristóbal de Entreviñas y el límite provincial con León.

Por último, sugiere que «la reforestación de los taludes y los espacios interiores de la autopista, se realice exclusivamente con especies autóctonas, dando un tratamiento paisajístico y evitando las plantaciones en hilera».

ANEXO II

Resumen del proyecto

El proyecto consiste en la definición de un tramo de autopista, que abarca 68 kilómetros entre las localidades de Benavente, en Zamora, donde enlaza con la CN-VI, y León capital, donde enlaza con la autopista A-66, Campomanes-León.

Los términos por los que se propone la actuación son: Benavente, San Cristóbal de Entreviñas, Villamandos, Algadefe, Villalobar y León.

El estudio informativo considera seis alternativas de trazado:

1. A-B2-C-D1-D4-E.
2. A-B1-C-D1-D4-E.
3. A-B2-C-D3-D5-E.
4. A-B1-C-D3-D5-E.
5. A-B2-C-D1-D2-D5-E.
6. A-B1-C-D1-D2-D5-E.

La traza comienza en un primer subtramo «A» que duplica la calzada existente de conexión de la autopista A-66 con la N-630, hasta Santovenia de Valdoncina; se despega de esta conexión y por el oeste de Onzonilla continúa hacia el sur bordeando Vitoria de la Jurisdicción y Cembranos; discurre luego por la franja entre la N-630 y la ladera existente de topografía más acusada, para llegar al oeste de Villalobar.

Entre Villalobar y Algadefe se plantean dos soluciones que discurren por topografías distintas. La primera, B1, continúa hasta Villacé y Villamañán pasando entre ambas localidades, cruza la carretera C-621 y continúa desarrollándose entre el canal del Esla y la ladera del páramo hasta Algadefe. La segunda, B2, es similar a la anterior, de la que solamente se diferencia por desarrollarse por la periferia del páramo y por tanto alejándose más de los núcleos de Villacé y Villamañán que quedan a ambos lados al este de la autopista.

Entre Algadefe y Villamandos se ha planteado una solución única, C, de 1.500 metros de longitud. Discurre por el oeste de Algadefe hasta el noroeste de Villamandos, sorteando por el oeste el Teso de la Mora, yacimiento arqueológico de importancia.

Entre Villamandos y San Cristóbal de Entreviñas se plantean varias soluciones (D1 a D5), unas discurren al este de Matilla de Arzón, donde existen regadíos, y otras, por el oeste de esta población desde donde se desarrolla una solución única alejada del Canal del Esla.

Entre San Cristóbal de Entreviñas y Benavente se plantea una única alternativa, E, que constituye el enlace con la autovía del noroeste y con la autovía de las Rías Bajas.

Los autores del estudio consideran la alternativa I como la más recomendable, ya que presenta ventajas cualitativas en cuanto al trazado en alzado, condiciones de viabilidad invernal y, además, resulta la más rentable en el análisis coste-beneficio realizado. Esta solución consiste en una autopista entre Benavente y León, de 68 kilómetros de longitud, con 4 enlaces, 1.250 metros de viaductos y 62 pasos previstos y un movimiento de tierras de 6.446.952 metros cúbicos en desmonte y 7.016.683 metros cúbicos en terraplén.

Los únicos taludes identificados a lo largo de la traza superiores a 15 metros se sitúan entre los puntos kilométricos 46,500 y 46,700.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio examina los factores tanto en el medio físico (abiótico y biótico) como los del socioeconómico (demografía, actividades económicas, planeamiento y patrimonio arqueológico y cultural y perceptual), susceptibles de verse afectados por el proyecto.

El inventario va acompañado de una cartografía temática incluyendo también un reportaje fotográfico.

De la información del inventario se deduce la existencia de los siguientes aspectos sensibles desde el punto de vista ambiental:

El monte de Villaquejida y los encinares del Borreguñ, que constituyen las únicas manchas de encinar relicto en la zona.

Poblaciones de lobos que en sus desplazamientos atraviesan el corredor a utilizar por la nueva infraestructura.

Un patrimonio histórico valioso, con gran número de restos arqueológicos catalogados y monumentos histórico-artísticos.

La descripción socioeconómica, en conjunto, da una imagen completa de los municipios y del ámbito provincial.

Incluye un completo estudio arqueológico de la zona basado en trabajo de campo y en una dilatada bibliografía que se sintetiza en un exhaustivo inventario de los principales yacimientos existentes en el ámbito de estudio.

Se aborda una identificación de impactos por tramos, considerando todas las alternativas contempladas en el estudio informativo. Los impactos identificados se distinguen según su carácter positivo, negativo o indiferenciado, considerando tres categorías: Escaso, moderado y notable. En

un apartado de conclusiones se identifican los principales impactos generados por la construcción de la nueva infraestructura, estableciendo las correspondientes medidas correctoras, que tienen carácter genérico, y que, entre otras, incluyen:

Riego de los viales de obra, en los meses de verano, para disminuir el número de partículas en suspensión.

Plantación de especies vegetales para disminuir los niveles sonoros en los puntos de la autopista cercanos a los núcleos urbanos.

Extracción de los materiales de préstamos de las explotaciones más cercanas que se encuentran actualmente en activo.

Prohibición del vertido incontrolado de aceites y grasas a los cursos de agua superficiales y la elaboración de planes y medidas de emergencia ante posibles vertidos accidentales.

Conservación del ecosistema ripario de cualquier afección de la obra, especialmente el arrastre y depósito de sólidos, mediante la colocación de las estructuras adecuadas.

Recogida y acopio del suelo fértil, en la traza de la futura infraestructura, que habrá de ser apilado manteniendo las condiciones y características originales. Descompactación de todas las superficies que hayan quedado afectadas por la obra.

Evitar las afecciones a las áreas de mayor valor de conservación, encinares y vegetación de ribera de los cauces.

Establecimiento de pasos para fauna.

Revegetación de los taludes y demás áreas afectadas con especies adecuadas con el entorno. Situar las áreas auxiliares en zonas poco visibles que se restaurarán una vez finalizadas las obras.

Adaptación del planeamiento urbanístico existente a la situación creada por la construcción de la autopista, asumiendo los nuevos usos del suelo.

Paralización inmediata de las obras en el caso de que se produzca, durante la fase de construcción, el hallazgo de algún yacimiento arqueológico, de modo que se permita la valoración del mismo por un equipo profesional de arqueólogos que determine su interés de conservación.

El estudio propone el seguimiento de los parámetros referentes a los niveles sonoros y al plan de revegetación, el control de su evolución y las medidas a tomar en los casos en los que los resultados no sean satisfactorios.

Análisis de contenido

El estudio de impacto ambiental presentado es, en general, satisfactorio. No obstante, se han detectado ciertas deficiencias, que quedan expuestas a continuación:

El análisis de la situación preoperacional es correcto, en general, por la calidad de los datos.

En el tratamiento de las aguas superficiales no se representa cartográficamente los cursos de agua afectados por la autopista.

En lo referente al paisaje, se podría haber adjuntado una cartografía y una valoración de las unidades paisajísticas existentes en el ámbito de estudio, que habría permitido tratar los impactos sobre el paisaje de una forma más objetiva.

Respecto al medio socioeconómico, las servidumbres de paso, vías pecuarias y otras vías rurales de dimensiones intermedias se podrían haber localizado cartográficamente.

En la valoración de impactos faltan criterios tales como sinergia, continuidad y periodicidad.

No se ha considerado suficientemente el posible efecto barrera ejercido por la nueva infraestructura sobre las poblaciones de lobos que transitan por la zona.

El estudio no realiza un análisis de ruidos en las inmediaciones de los cascos urbanos próximos a la futura autopista, que permita prever los impactos de esta índole susceptibles de generarse. Las pantallas vegetales que se proponen como medidas correctoras para ruidos, son inadecuadas.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes

Alegaciones de instituciones y organismos:

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

Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León.

Diputación de León.

Ayuntamiento de Onzonilla.

Ayuntamiento de Villamañán.

Ayuntamiento de San Cristóbal de Entreviñas.

Ayuntamiento de Chozas de Abajo.

Ayuntamiento de Algadefe.

Ayuntamiento de Villademor de la Vega.

Ayuntamiento de Santovenia de la Valduncina.

Alegaciones de asociaciones:

Junta vecinal de Onzonilla.

AEDENAT.

Defensa del Patrimonio Asturiano-Asociación Ciudadana Independiente.

Grupo Lobo.

Alegaciones de particulares:

Don Luis Mariano Barrientos.

Don Amadeo Fernández Morán.

Doña María Concepción Vallepuga Millán.

Veintiocho vecinos de Villacé.

«Cerámicas González Carreño, Sociedad Limitada», de Villacé.

Don Mateo Villanueva Lorenzana.

Contenido ambiental de las alegaciones

Alegaciones de instituciones y organismos:

La Consejería de Ordenación de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio considera correcta la alternativa seleccionada. Manifiesta que se debe extremar el cuidado en el tramo D1, cuando ésta discurre por la parte oriental del monte de Villaquejida, así como en todos los pasos de cauces, y en las proximidades de la laguna de Antimio de Arriba en Onzonilla, incluida en el Catálogo Limnológico de la Cuenca del Duero, para que no se vea afectada por las obras.

Recomienda que en el proyecto de construcción se deberá desarrollar un programa de protección paisajística que incluya un programa de revegetación de taludes, ajardinamiento de enlaces y tratamiento de los pasos para fauna. Considera también que se debe estudiar la localización de obras accesorias y la apertura de viales para el tránsito de la maquinaria de las obras con el menor impacto y una posterior revegetación de los mismos.

La Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León se refiere en su alegación a un informe del Arqueólogo territorial, en el que se estima precisa una prospección arqueológica intensiva de la traza.

La Diputación de León propone que se adopte la alternativa 1 del estudio (que es la seleccionada), se conserve la actual conexión entre las carreteras N-630 y N-120, y por último, que se considere la posibilidad de alguna pequeña modificación en la variante D1 para no afectar al monte Borreguil.

El Ayuntamiento de Onzonilla propone una modificación del trazado para salvar las bodegas del pueblo. También propone desplazar el entronque de la N-601 y con la A-66, aduciendo que lo aprobado corta radicalmente la posibilidad de crecimiento urbano y se aproxima en exceso al casco urbano del pueblo.

El Ayuntamiento de Villamañán informa favorablemente la alternativa seleccionada, y solicita que se sobredimensionen los pasos en valles y regueros, para impedir retenciones de agua, y que la salida de la autopista se traslade al cruce con la N-621.

Los Ayuntamientos de San Cristóbal de Entreviñas y Chozas de Abajo informan favorablemente la alternativa seleccionada en el estudio informativo.

El Ayuntamiento de Algadefe se opone al trazado aprobado aduciendo que discurre por las zonas bajas de ladera que son las de mayor productividad agrícola, y por ello, considera que debiera variarse a las zonas más altas. Exige también la construcción de un paso que restituya el camino que une el pueblo con la laguna de Negrillos y todo el Páramo Bajo.

El Ayuntamiento de Villademor de la Vega propone en su alegación que los pasos sean subterráneos, con 8 metros de anchura, y que se construyan tres pasos más, uno para el camino vecinal de Carrelaguna y dos para los caminos de ganado que se intersectan. También solicita que se construyan pasos cinegéticos para la caza, así como un camino paralelo a la autopista, en toda su longitud dentro del término municipal, y que se planten masas arbóreas para proteger la erosión, ruidos y otras molestias.

El Ayuntamiento de Santovenia de la Valdorcina solicita una serie de modificaciones en los trazados de la autopista y en las conexiones con la A-66, y que cada 500 metros se construyan pasos subterráneos. También pide que se revegeten las superficies desnudas, y que no se ocupen más terrenos con los vertidos de tierras, ni se causen daños por la erosión.

Alegaciones de asociaciones:

La Junta Vecinal de Onzonilla solicita que se desvíe unos 10 kilómetros hacia Benavente el acceso y entronques de la autopista, y además, que se salven las bodegas de Onzonilla y su entorno.

AEDENAT alega su oposición al proyecto por parecerle negativo frente a otras infraestructuras menos impactantes.

La Defensa del Patrimonio Asturiano pide que se sustituya la autopista de peaje por una autovía mediante el desdoblamiento de la N-630.

El Grupo Lobo alega que la autopista puede fragmentar una de las mejores regiones de lobo, solicitando por ello la elaboración de un estudio por especialistas, con objeto de identificar los corredores más utilizados por esta especie y abordar la ubicación y diseño de pasos subterráneos que le sirvan para franquearla.

Alegaciones de particulares:

Alegan que la autopista supondrá una barrera física para el lobo y solicitan la creación de pasos que reúnan unas condiciones mínimas.

Los vecinos de Villacé piden que se adopte la alternativa por el este del pueblo, ya que la del oeste ocupa más extensión del término y puede perjudicar a la fuente de Priors, que es de la que se abastece el pueblo, ocupando además una extensa zona privilegiada para la caza.

En el paso por Villanueva del Carnero, la autopista pasa por regadíos, árboles, etc., y debería pasar por los límites de Antimio de Abajo y Villanueva del Carnero, cruzando la N-622 en el kilómetro 6 y pasando por el oeste de Quintana de Raneros, empalmando así en la ya construida A-66.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

19999 RESOLUCION de 9 de agosto de 1994, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del acuerdo de revisión salarial del Convenio Colectivo de Tejas, Ladrillos y Piezas Especiales de Arcilla Cocida.

Visto el texto del acuerdo de revisión salarial y modificación parcial del Convenio Colectivo estatal del sector de fabricación de Tejas, Ladrillos y Piezas Especiales de Arcilla Cocida (código de Convenio número 9904935) que fue suscrito con fecha 20 de julio de 1994, de una parte, por la Asociación Nacional de Empresarios de Tejas y Ladrillos (HISPALYT), en representación de las empresas del sector, y de otra, por las Centrales Sindicales UGT Y CC.OO., en representación del colectivo laboral afectado, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado acuerdo en el correspondiente Registro de este centro directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

Segundo.—Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 9 de agosto de 1994.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

ANEXO

ACUERDOS

1.º Condiciones económicas:

1.1 Incremento salarial para 1994.—Se pacta para 1994 un incremento salarial del 3,20 por 100 que, aplicado a la base de 1.512.864 pesetas, da como resultado 48.518 pesetas, que se distribuyen de la siguiente forma:

	Pesetas
A salario base: (81 pesetas por 425 días)	34.425
A plus salarial (22 pesetas por 349 días)	7.678
A plus extrasalarial (17 pesetas por 273 días)	4.641
Paga de beneficios (81 pesetas por 365 días por 6 por 100).	1.774
Total anual	48.518

Provincia de Navarra.—En la elaboración de las tablas retributivas de la provincia de Navarra se procede de acuerdo con lo establecido en los Convenios Colectivos de años precedentes, donde se establecía: «En la elaboración de las tablas de salarios para el año 1995 se deberá observar, para aquellos niveles que hasta ese momento permanecían con salarios brutos anuales inferiores a los indicados en la tabla interprovincial, su equiparación a dicha tabla para el año indicado y sucesivos.

La adaptación se efectuará de manera paulatina, asumiendo un 50 por 100 de las posibles diferencias en la elaboración de las tablas salariales para 1994 y el resto en las de 1995».

Unificación de cuantías plus extrasalarial de compensación y transporte.—Con objeto de tender a la unificación y homogeneización de las distintas cuantías existentes del plus extrasalarial en las diferentes provincias, se actuará conforme a las siguientes reglas de procedimiento:

Primera.—Se aplicará el incremento salarial indicado a cada tabla provincial o a la interprovincial.

Segunda.—Si, como consecuencia de lo anterior, la nueva cuantía del plus extrasalarial excediese de 328 pesetas, quedará limitada a dicha cantidad.

Tercera.—Las posibles diferencias entre incremento pactado y la limitación establecida en el apartado segundo anterior, pasarán a incrementar el plus salarial.

Cuarta.—Cuando cualquier tabla, que contemplase ya, antes de la aplicación del incremento pactado para 1994, la cuantía de 328 pesetas, o cantidad superior, se incrementará directamente el plus salarial en 35 pesetas.

1.2 Cláusula de revisión.—En el supuesto de que el IPC registrara el día 31 de diciembre de 1994 un incremento superior al 3,20 por 100 se procederá a la revisión por la diferencia, que nunca excederá del 4,20 por 100.

La revisión establecida en el párrafo anterior se aplicará a partir del día 1 de enero de 1995, por lo que, de presentarse esta situación, deberán elaborarse nuevas tablas salariales con efectos a partir del día indicado.

La revisión indicada no tendrá efecto retroactivo alguno para el año 1994.

1.3 Plus de antigüedad para 1994.—De acuerdo con el artículo 50 y anexo 4 del Convenio Colectivo estatal, las tablas vigentes para 1993 se incrementarán en un 2 por 100 hasta llegar a igualar el salario mínimo interprofesional (SMI), momento en el que la antigüedad pasará automáticamente a calcularse sobre éste.

Se adjunta como parte integrante de este documento las tablas de antigüedad para 1994, correspondientes a las diferentes provincias.

1.4 Dietas: Artículo 63, cuantías para 1994:

Dieta: 3.300 pesetas.

Media dieta: 1.100 pesetas.

1.5 Plus nocturno Hornero Cocedor: Artículo 56, cuantía para 1994: 133 pesetas/día.

1.6 Indemnización por jubilación o invalidez: Artículo 66, cuantía para 1994: 2.322 pesetas/año de servicio.

1.7 Indemnización por accidente: Artículo 30, cuantías a partir del día 1 de enero de 1995:

Fallecimiento: 1.200.000 pesetas.

Gran invalidez: 2.375.000 pesetas.

Invalidez permanente absoluta: 2.375.000 pesetas.

Invalidez permanente total: 1.200.000 pesetas.

Invalidez permanente parcial: Sobre un capital fijado en 1.200.000 pesetas se le abonará al trabajador o beneficiario la indemnización que corresponde según baremo y porcentaje.

2.º Modificaciones normativas.—Se da nueva redacción al artículo 62, quedando con el siguiente título y tenor:

«Artículo 62. Plus extrasalarial de compensación y transporte.— Para compensar los gastos de desplazamiento y transporte que se producen a los trabajadores por acudir a sus puestos de trabajo se fija en un plus que absorbe a los pluses de distancia y transporte existentes en las diferentes tablas salariales refundidas en este Convenio, pluses derivados de