

Entre las medidas correctoras de carácter particular se indican las siguientes:

Para el tramo I: Emplear técnicas especiales en las voladuras (en el anejo II del estudio se dan instrucciones técnicas, propias de un manual), para el control de vibraciones, proyecciones y polvo, en el túnel y desmontes próximos a Sacedón. Plantaciones al comienzo y final de grandes trincheras, embocaduras del túnel, enlaces e intersecciones y en las inmediaciones de los estribos del viaducto. Barrera acústica en las inmediaciones de la urbanización «Lago Azul».

Para el tramo II: Emplear técnicas especiales en las voladuras, para el control de vibraciones, proyecciones y polvo, en zonas puntuales de las calizas del Páramo. Plantaciones en el comienzo y final de grandes trincheras, enlaces e intersecciones y, como barrera de ocultación, en la zona del monumento del Sagrado Corazón. Disposición de escollera y lechada de cemento en algunos taludes de desmonte.

Para el programa de vigilancia ambiental, el estudio propone realizar lo siguiente:

Efectuar medidas con sonómetro en campo, a diferentes distancias del eje de la vía, contrastando con los resultados estimados. En caso de superar los valores recomendados, redimensionar la barrera atribuidos en la zona de urbanización «Lago Azul», Sacedón.

Prestar especial atención a las formaciones vegetales más importantes (riberas y bosques), para conseguir la mínima afección durante la fase de construcción.

El estudio incluye una serie de planos que reflejan las formaciones geológicas, la morfología, el relieve, la exposición u orientación, la hidrogeología, los préstamos y canteras, las formaciones vegetales, los cursos de agua, las unidades paisajísticas y los términos municipales.

Análisis del contenido

Se destaca la claridad y calidad de los planos presentados en el estudio.

El estudio no define medidas concretas, diseñadas y valoradas, para evitar la afección a los acuíferos.

No analiza la protección contra posible erosión de los taludes que se forman en la parte que la vía atraviesa la zona del embalse de Entrepeñas.

No define la recuperación de riberas en los cauces derivados. Tampoco define los potenciales impactos medioambientales de las diversas canteras, graveras y zonas para préstamos, que se proponen como posibles explotaciones para la construcción de la vía.

El estudio no analiza la afección a quejigales. Según escritos remitidos por la Dirección General de Carreteras con posterioridad, esto es debido a considerar que la traza, por quedar a unos 320 metros al sur de las masas que conforman el llamado Quejigal Alcarreño, sólo afecta ligeramente a quejigos en dos puntos: En unos 50 metros de longitud hacia el punto 18,000 del origen de la variante, y a cinco quejigales aislados hacia el punto 18,200 de dicho origen.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Han presentado alegaciones los Ayuntamientos de Sacedón, Auñón, Alhóndiga, Berniches, Peñalver, Tendilla, Fuentelviejo y Armuña de Tajuña; la Diputación Provincial de Guadalajara; la Delegación Provincial de la Consejería de Educación y Cultura; doña Carmen Aybar Vázquez; don José Sánchez Polo; don Fernando Martialay Valle; «Fuentemplame, Sociedad Anónima»; doña Carmen Tabayo Domínguez; ADEB (Asociación para la Defensa de los Embalses de Entrepeñas, Buendía, Bolarque y sus zonas de influencia), y la Plataforma de Sacedón; don Juan Francisco Sánchez Sánchez y 224 más; doña María Pastor Abad y cuatro más; don Leandro Sánchez Catalán; doña Amparo Sánchez Despirto; don Antonio Aybar Vázquez; don Máximo Santos Dorado y ocho más; «Sociedad Limitada Argansilla», y don Andrés Avello Martos.

Resumen de las alegaciones

El Ayuntamiento de Sacedón solicita que se amplíe la longitud del viaducto sobre el canal embalse; que se mejore el paso del camino de comunicación con la urbanización «Lago Azul»; creación de una incorporación a la variante en el sentido Sacedón-Guadalajara, y que se reconsidere la morfología paisajística entre la variante y el núcleo de población.

El Ayuntamiento de Auñón solicita mejoras en los accesos e inclusión de más caminos de servicio.

El Ayuntamiento de Alhóndiga, don Juan Francisco Sánchez Sánchez y 224 más, se oponen al trazado proyectado y propone dos alternativas, ambas sin cambiar el actual paso por la población: La primera manteniendo el trazado actual y mejorando las curvas existentes, y la segunda, proyectando un túnel bajo la sierra que hay entre Alhóndiga y Auñón, el cual tendría un kilómetro de longitud, pero acortaría la variante.

El Ayuntamiento de Berniches pide un enlace con la variante, en el camino de Auñón, y pasos para maquinaria agrícola y de ganado.

El Ayuntamiento de Peñalver, doña María Pastor Abad y cinco más, solicitan que se prolonguen los caminos paralelos y se habilite un paso para acceder al paraje de Carralóndiga y El Berral.

El Ayuntamiento de Tendilla solicita que se mantenga el paso por el casco urbano. En caso de no aceptar esta propuesta presenta una alternativa de trazado, pasando más cerca de la población. De no aceptarse ninguna de las dos propuestas, pide la construcción de un acceso que permita una entrada a la variante hacia Cuenca por el enlace norte; una mejora de la carretera actual en la llamada «Cuesta de Tendilla»; que se introduzcan las modificaciones necesarias para proteger la masa forestal del monte GU-1.003; que se construya un paso para el ganado en las proximidades del casco urbano, y que se continúe el camino Mojón de Peñalver, conectándolo a la actual CN-320.

El Ayuntamiento de Fuentelviejo solicita vías de servicio agrícolas a ambos lados de la variante y la realización de pasos para ganado, así como que se respete el medio ambiental en todo el trazado.

El Ayuntamiento de Armuña de Tajuña solicita accesos a varias fincas del Ayuntamiento, vías de servicio para fincas rústicas y pasos para el ganado.

La Asociación para la Defensa de los Embalses de Entrepeñas y Buendía, y la Plataforma de Sacedón, solicitan que en la zona del embalse se sustituya el terraplén por un viaducto. También solicitan una entrada, en sentido Guadalajara, a la altura de la D.O. 2,600.

Don Máximo Santos Dorado y ocho más, del término de Auñón, piden que se cambie el trazado entre la D.O. 2,000 y la D.O. 2,800 para evitar la afección a una zona de vega, aprovechada como huertos de regadío y frutales.

1011

RESOLUCION de 16 de diciembre de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de la variante de trazado de la CN-432 de Granada a Badajoz, puntos kilométricos 247,1 al 260,0. Tramo: El Vacar-Córdoba (variante de Cerro Muriano) 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, 16 de diciembre de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE LA VARIANTE DE TRAZADO DE LA CN-432 DE GRANADA A BADAJOZ, PUNTOS KILOMETRICOS 247,1 AL 260,0. TRAMO: EL VACAR-CORDOBA (VARIANTE DE CERRO MURIANO), 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 28 de enero de 1991, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, la preceptiva memoria-resumen del proyecto.

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 29 de abril de 1991, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación 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 por la Dirección General de Carreteras, el estudio de impacto ambiental fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» del 14 de diciembre de 1993, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento. Durante el período de información pública no se presentó ninguna alegación.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 26 de mayo de 1994, a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico y el estudio de impacto ambiental del tramo citado.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de la variante de trazado de la CN-432 de Granada a Badajoz, puntos kilométricos 247,1 al 260,0. Tramo: El Vacar-Córdoba (variante de Cerro Muriano) de la Dirección General de Carreteras.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera que de las dos alternativas presentadas, la alternativa 1 es la mejor opción medioambiental siempre que, además de incorporar las recomendaciones expuestas en el estudio de impacto ambiental, cumpla las siguientes condiciones:

1. *Protección de los servicios existentes.*—Durante la construcción y la explotación de la nueva vía se asegurará el nivel actual de servicios y el mantenimiento de los accesos y las necesidades de paso existentes en los núcleos de población contiguos al trazado, disponiendo al efecto de las estructuras necesarias y las medidas oportunas; en especial se preservará de afección la cañada real soriana.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—La estructura que se adopte para el paso del río Guadalupe, además de atender la correcta evacuación de caudales, situará sus estribos al menos 5 metros fuera del borde del cauce, con el fin de preservar la vegetación de ribera y asegurar la continuidad del corredor ecológico. Asimismo, los pontones de paso de los arroyos Charcón y Papelillos no podrán situar sus estribos en puntos que afecten a formaciones de ribera.

No se podrá localizar ningún tipo de instalación auxiliar ni verter materiales de obras o procedentes de los movimientos de tierra, en zonas desde las que directamente o por erosión o escorrentía se pueda afectar al sistema hidrológico.

No se podrán incluir en el proyecto yacimientos o zonas de préstamos en los subalveos de los ríos y arroyos sin su correspondiente análisis previo de viabilidad ambiental.

Se redactarán las medidas de prevención y control que minimicen el riesgo que por accidentes en la explotación de la vía se produzcan vertidos contaminantes que afecten al sistema hidrológico.

3. *Protección de ecosistemas.*—Dado que el trazado discurre en su mayor parte por los espacios «CS-19» y «FR-1» de interés serrano y forestal respectivamente, incluidos en el Plan de Protección del Medio Físico de Córdoba, la ejecución de las obras se llevará a cabo en consulta y con el asesoramiento del órgano medioambiental competente de la Junta de Andalucía.

La rotura de rocas, su taladro y las voladuras requeridas para la realización de la obra no podrán llevarse a cabo en la época comprendida entre el 1 de febrero y el 31 de julio, con el fin de no perturbar el período reproductivo de la fauna presente en la zona.

Los pasos bajo la vía para el trasiego de la fauna terrestre contarán en las áreas de entrada y salida con una adecuada cobertura vegetal para favorecer su funcionalidad.

4. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se redactará el proyecto de las medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra. El citado proyecto, que se redactará en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, incluirá, al menos, lo siguiente:

Revegetación y restauración de los taludes y estribos de las estructuras de paso del río Guadalupe y de los arroyos Charcón y Papelillos.

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.

Para las canteras y yacimientos determinados en el proyecto, será necesario redactar el correspondiente análisis previo de viabilidad ambiental. En caso de utilizar materiales de lugares no definidos en el proyecto se presentará la documentación necesaria ante el órgano autonómico competente para su pertinente evaluación de impacto ambiental.

5. *Programa de 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 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 de la Dirección General de Carreteras, 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:

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la protección de los servicios existentes, protección del sistema hidrológico, protección de ecosistemas y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística a que se refieren respectivamente las condiciones 1, 2, 3 y 4.

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

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas incluidas en la condición 4 (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.

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.

6. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la adjudicación definitiva de las obras, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece como necesaria y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Diseño de las medidas a realizar para la protección de los servicios existentes a que se refiere la condición 1.

Medidas de prevención y control para protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 2.

Proyecto a que se refiere la condición 4.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 5.

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 las condiciones de esta declaración, figurarán con memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto, a nivel de proyecto.

También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Madrid, 16 de diciembre 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
Ayuntamiento de Córdoba	X
Ayuntamiento de Cerro Muriano (Córdoba)	X
Ayuntamiento de Obejo (Córdoba)	—
Ayuntamiento de El Vacar (Córdoba)	—
Ayuntamiento de Villaviciosa de Córdoba (Córdoba)	—
Ayuntamiento de Espiel (Córdoba)	X
D.G. Ordenación del Territorio (Córdoba)	X
Agencia de Medio Ambiente (Sevilla)	X
C.S. Investigaciones Científicas (Sevilla)	X
Grupo Ornitológico de Defensa de las Aves	X
AEDENAT	X
Universidad de Córdoba	X
C. Presidencia de la Junta de Andalucía (Sevilla)	X
Delegación del Gobierno en Andalucía (Sevilla)	X

Contenido ambiental de las respuestas recibidas

El ICONA no formula ninguna sugerencia medioambiental respecto a este proyecto.

Ayuntamientos de Córdoba y Cerro Muriano: El proyecto afectará 15 hectáreas de dehesa y bosque mediterráneo (encina, alcornoque y pino) que corresponden a espacios protegidos por el Plan Especial de Protección del Medio Físico de Córdoba: Complejo serrano de interés ambiental CS-19 y espacio forestal de interés recreativo FR-1. La variante también pasa cerca del Parque Forestal Periurbano de Los Villares.

La variante atraviesa el arroyo del Charcón y la cañada real soriana (vereda agropecuaria).

Ponen de manifiesto, además, el problema de aislamiento e incomunicación que tendrían que soportar los habitantes de la zona en caso de que la actual carretera se cortara para destinarla únicamente al tránsito militar.

La Junta de Andalucía (Dirección General de Ordenación del Territorio) pone de manifiesto que las dos alternativas planteadas discurren por terrenos de alto valor forestal y recreativo, con un elevado grado de erosión.

Adjuntan las normas de protección aplicables a espacios protegidos en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de Córdoba.

La Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, resalta, como en consultas anteriores, el valor serrano y forestal de los terrenos atravesados por las dos alternativas.

El Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología (CSIC) se manifiesta a favor de la alternativa 1 por razones de seguridad vial.

La Estación Biológica de Doñana (CSIC) manifiesta que las dos alternativas discurrirían por zonas de alto valor de flora, fauna y paisaje.

El Grupo Ornitológico de Defensa y Estudio de las Aves y AEDENAT resaltan los impactos y riesgos que padecerá la zona con la realización del proyecto: Barrera para vertebrados terrestres, aumento del riesgo de incendio, disminución del valor paisajístico, aumento de la erosión, y afección a fauna y flora de gran valor, destacando la colonia reproductora de milano negro, varias parejas de ratonero común y águila culebrera, una pareja de águila perdicera y una pareja de búho real.

Sugieren que se adopten otras opciones que afecten a menos superficie de masa forestal.

La Universidad de Córdoba señala que las dos alternativas discurren por las laderas de umbría, de mayor riqueza de flora y fauna. Proponen que se realice el trazado paralelo a la vía férrea por el este de la población de Cerro Muriano.

La Consejería de Presidencia de la Junta de Andalucía, Delegación del Gobierno en Andalucía y Ayuntamiento de Espiel, no ponen ninguna objeción a las alternativas propuestas.

ANEXO II

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El objeto del proyecto es la realización de una variante de la CN-432 entre El Vacar y Córdoba, para resolver varios puntos del actual trazado que presentan un alto índice de siniestralidad:

Entrada y salida del paso actual del ferrocarril que se realiza con curvas de radio reducido que provienen y continúan, respectivamente, con tramos rectos.

Travesía de la estación de Obejo, con alta densidad de tráfico y que discurre entre zonas habitadas.

Travesía de campamentos militares que separa los antiguos CIR números 4 y 5, y que añade al normal tráfico de la carretera, un gran trasiego de material pesado militar.

Travesía de la población de Cerro Muriano, con elevado índice de siniestralidad.

Tramo de curvas de «El Muriano», que a lo largo de 3,6 kilómetros descienden desde la salida de la población de Cerro Muriano hasta Córdoba, presentan radios de curvatura reducidos y una notable pendiente.

El estudio presenta dos alternativas con un tronco común que parte desde el punto kilométrico 247,1 de la actual CN-432 en el límite de los términos municipales de Villaviciosa de Córdoba y Obejo; discurre hacia el sur por el oeste de las zonas urbanizadas de la estación de Obejo, el embalse de Guadalupe y los campamentos militares; atraviesa el río Guadalupe y el arroyo Papelillos y a partir de este punto se bifurcan las dos alternativas planteadas:

Alternativa 1 continúa hacia el sur, a poco más de 1 kilómetro al oeste de la población de Cerro Muriano discurriendo por el área forestal recreativa FR-1 de la sierra de Córdoba, por la ladera suroeste del cerro Torre Arboles, para enlazar con la actual CN-432 en el punto kilométrico 260,0. Esta alternativa prevé un ramal de 1,7 kilómetros para enlazar con la población de Cerro Muriano. La longitud total de esta alternativa es de 12 kilómetros.

Alternativa 2 partiendo del tronco común toma una dirección sensiblemente al este de la alternativa 1, atraviesa la zona del cortijo de Campo Bajo y por la ladera norte del cerro de Torre Arboles para enlazar con la actual CN-432 en el punto kilométrico 256,0, justo antes del inicio de las curvas de «El Muriano». La longitud de esta alternativa es de 9,5 kilómetros.

Las dos alternativas se enclavan en las estribaciones del sur de sierra Morena en una zona con topografía de ondulada a muy accidentada, de suelos poco profundos de escasa productividad y cubierta en su totalidad por bosque mediterráneo de encina y matorral con algunas zonas de pinar de repoblación.

La fauna existente en la zona es la habitualmente asociada al bosque mediterráneo, siendo ciervo, jabalí y zorro los mamíferos de mayor envergadura reflejados en el inventario; las especies protegidas que aparecen en dicho inventario son: Buitre negro y buitre leonado, ambas de la serranía de Hornachuelos y que buscan alimentos en esta zona, y el eslizón ibérico, endemismo de la península con forma intermedia entre lagartija y culebra.

La red hidrológica de la zona queda formada exclusivamente por el río Guadalupe y los arroyos Charcón y Papelillos. La práctica totalidad de las aguas siguen un ciclo superficial y por lo abrupto del terreno dan lugar a una fuerte erosión.

En la identificación de impacto el estudio establece que los mayores impactos son el posible aumento de la erosión y las afecciones a flora y fauna, que derivan de la ocupación de terrenos incluidos en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de Córdoba:

Complejo serrano CS-19, sierra Morena central con una extensión total de 142.687 hectáreas (10,4 por 100 del total de la provincia de Córdoba), en la que predomina la vegetación de matorral y zonas de encinar bastante degradado.

Área forestal de interés recreativo FR-1, sierra de Córdoba con una extensión de 23.640 hectáreas de encinar en buen estado intercalado con zonas de matorral y repoblaciones de pinos. Esta zona soporta una fuerte presión humana por el elevado número de urbanizaciones existentes en el entorno de Córdoba. El trazado afectaría a lo largo de los 2 últimos kilómetros del tronco común de las dos alternativas, al complejo serrano CS-19 y desde el cruce del río Guadalupe hasta el final de las dos alternativas los trazados discurren por el área de interés recreativo FR-1.

La alternativa 2 produciría menor impacto al medio natural que la alternativa 1 debido a su menor longitud, sin embargo esta alternativa 2 afectaría de forma directa a la zona habitada del cortijo de Campo Bajo y produciría afecciones por ruido tanto a esta zona como a la población de Cerro Muriano. La alternativa 1 por el contrario no produciría afección alguna a zonas habitadas ya que la distancia mínima que la separa de éstas es 250 metros.

El estudio propone la alternativa 1 ya que siendo el impacto global de similar magnitud, esta alternativa resuelve todos los tramos de tráfico

conflictivo de la zona, mientras que la alternativa 2 dejaría sin solucionar el tramo de curvas peligrosas de «El Muriano».

Los movimientos de tierras previstos para esta alternativa 1 son:

Desmontes: 2.567.833 metros cúbicos.

Terraplén: 1.982.145 metros cúbicos.

Préstamos: 148.850 metros cúbicos.

La superficie arbolada o con matorral que afectaría la alternativa 1 es de unas 75 hectáreas, frente a las 166.327 hectáreas de los espacios CS-19 y FR-1.

La alternativa 1, según el estudio, no produciría afecciones a yacimientos arqueológicos catalogados, como manifiesta el informe de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía incluido en el estudio. Tampoco producirá esta alternativa afecciones por ruido ni al planeamiento urbanístico de la zona.

Para la corrección de impactos, el estudio realiza una serie de recomendaciones genéricas, y de forma algo más concreta presenta para la restauración paisajística una cartografía de las zonas a revegetar y el tipo de plantación en cada caso; para paliar el efecto barrera, además de las estructuras de paso de los cauces se prevé la realización de una serie de obras de fábrica, 30 en total para la alternativa 1, de 2 metros de diámetro dispuestos en los puntos deprimidos del trazado y que servirán para drenaje transversal y para paso de fauna; como medida correctora para paliar la erosión se prevé la instalación de gaviones en distintos puntos del trazado.

Análisis del contenido

El estudio denota una falta de información de las actuaciones concretas que conllevará la fase de construcción, no especificando, entre otras, la organización de la obra, la maquinaria a utilizar y el número de árboles que será necesario talar.

La valoración de impactos que realiza el estudio no añade ninguna información a la recogida en el capítulo de identificación de impactos.

Las medidas correctoras adolecen de definición técnica y económica.

El estudio carece de programa de vigilancia ambiental aunque contenga un epígrafe con ese título.

1012

RESOLUCION de 23 de diciembre de 1994, conjunta de la Secretaría General de Comunicaciones y de la Subsecretaría de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Noveno Centenario del Fuero de Logroño».

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 99, uno, 2, d), de la Ley 31/1990, de Presupuestos Generales del Estado para 1991, y artículo 2, d), de los Estatutos del organismo autónomo Correos y Telégrafos, aprobados por Real Decreto 1766/1991, de 13 de diciembre, la Secretaría General de Comunicaciones y el Subsecretario de Economía y Hacienda dictan la presente Resolución, sobre emisión y puesta en circulación de la serie de sellos de Correos «Noveno Centenario del Fuero de Logroño».

En su virtud, hemos resuelto:

Artículo 1.

Por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre se procederá a la estampación de una serie de sellos de Correos con la denominación de «Noveno Centenario del Fuero de Logroño».

Artículo 2.

Con motivo de celebrarse el noveno centenario del Fuero de Logroño, se emite un sello recordando esta efeméride, cuyo diseño ha sido realizado por el artista riojano Jorge Elías Palacios.

Características técnicas:

Valor facial: 30 pesetas.

Procedimiento de impresión: Huecograbado, en papel estucado, engomado, fosforescente.

Tamaño: 40,9 x 28,8 milímetros (horizontal).

Dentado: 13 3/4.

Tirada: 2.500.000 ejemplares, en pliegos de 50 sellos.

Artículo 3.

La venta y puesta en circulación de estos efectos se iniciará el 25 de enero de 1995.

Su distribución a los puntos de venta cesará el 31 de diciembre de 1999, no obstante lo cual mantendrá ilimitadamente su valor a efectos de franqueo.

Artículo 4.

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

Otras 2.000 unidades de estos efectos serán reservados a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, para atenciones de intercambios con los organismos emisores de otros países, integración en los fondos filatélicos del Museo de dicha Fábrica y propaganda filatélica nacional e internacional.

Artículo 5.

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

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

Madrid, 23 de diciembre de 1994.—La Secretaria general de Comunicaciones, Elena Salgado Méndez.—El Subsecretario de Economía y Hacienda, Juan Antonio Blanco-Magadán y Amutio.

Ilmos. Sres. Director general del organismo autónomo Correos y Telégrafos y Director general de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

1013

RESOLUCION de 10 de enero de 1995, de la Subsecretaría, por la que se convocan 635 licencias por estudios para el curso 1995-1996, destinadas a funcionarios docentes que pertenezcan a los Cuerpos de Maestros, Profesores de Enseñanza Secundaria, Profesores Técnicos de Formación Profesional, Profesores de Enseñanzas Artísticas y de Idiomas y cuerpos o escalas declarados a extinguir.

La Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, de Ordenación General del Sistema Educativo, determina, en su artículo 56, que la formación permanente constituye un derecho y una obligación de todo el profesorado y una responsabilidad de las Administraciones educativas y de los propios centros. Asimismo, en su disposición adicional tercera, señala que las Administraciones educativas proveerán los recursos necesarios para garantizar, en el proceso de aplicación de la Ley, la inclusión en los planes institucionales de formación permanente del profesorado de licencias por estudios u otras actividades, para asegurar a todos los profesores a lo largo de su vida profesional, la posibilidad de acceder a períodos formativos fuera del centro escolar.

Por otra parte, la Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, determina, en su artículo 54.2, que sin perjuicio de lo establecido con carácter general en el artículo 72 de