

pesetas, que se adjudicarán, respectivamente, a los billetes cuyas tres últimas cifras sean iguales y estén igualmente dispuestas que las de los números obtenidos. Cuatro bombos para los premios de 250.000 pesetas que, respectivamente, se adjudicarán a aquellos billetes cuyas cuatro últimas cifras coincidan en orden y numeración con las de las bolas extraídas. Por último, se utilizarán cinco bombos para adjudicar los diecisiete premios mayores del sorteo mediante extracción simultánea de una bola de cada uno de aquéllos, con lo que las cinco bolas extraídas compondrán el número premiado.

De los números formados por las extracciones de cinco cifras correspondientes a los premios primero y segundo se derivarán las aproximaciones y las centenas, como asimismo del premio primero, las terminaciones y los reintegros correspondientes.

Con respecto a las aproximaciones señaladas para los números anterior y posterior de los premios primero y segundo se entenderá que si saliese premiado en cualquiera de ellos el número 00000, su anterior es el 99999 y el siguiente el 00001. Asimismo, si el agraciado fuese el 99999, su anterior es el 99998 y el 00000 será el siguiente.

Para la aplicación de los premios de centena se entenderá que si cualquiera de los premios primero o segundo correspondiera, por ejemplo, al número 25, se considerarán agraciados los 99 números restantes de la misma, es decir, desde el 00 al 24 y desde el 26 al 99.

Tendrán derecho a premio de 100.000 pesetas los billetes cuyas tres últimas cifras sean iguales y estén igualmente dispuestas que las del número que obtenga el premio primero; a premio de 50.000 pesetas, aquellos billetes cuyas dos últimas cifras coincidan, en orden y numeración, con las del que obtenga dicho primer premio y, finalmente, tendrán derecho al reintegro de su precio cada uno de los billetes cuya cifra final sea igual a la última cifra del número agraciado con el repetido primer premio.

De los premios de centenas, terminaciones y reintegros ha de entenderse que quedan exceptuados los números de los que, respectivamente, se derivan, agraciados con los premios primero y segundo.

Asimismo, tendrán derecho al reintegro de su precio todos los billetes cuya última cifra coincida con las que se obtengan en las dos extracciones especiales, que se realizarán del bombo de las unidades.

#### *Premio especial al décimo*

Para proceder a la adjudicación del premio especial a la fracción se extraerá simultáneamente una bola de cada uno de los bombos del sorteo que determinarán, respectivamente, la fracción agraciada y la serie a que corresponde.

Ha de tenerse en cuenta que si la bola representativa de la fracción fuera el 0, se entenderá que corresponde a la 10.<sup>a</sup>

Este premio especial al décimo, de 492.000.000 de pesetas para una sola fracción de uno de los diez billetes agraciados con el primer premio, será adjudicado a continuación de determinarse el primer premio.

El sorteo se efectuará con las solemnidades previstas en la Instrucción del Ramo. En la propia forma se hará después un sorteo especial para adjudicar la subvención a uno de los establecimientos benéficos de la población donde se celebre el sorteo. Dicho sorteo especial quedará aplazado si en el momento de la celebración del que se anuncia se desconocen los establecimientos que puedan tener derecho a la mencionada subvención.

Estos actos serán públicos, y los concurrentes interesados en el sorteo tendrán derecho, con la venia del Presidente, a hacer observaciones sobre dudas que tengan respecto a las operaciones del mismo.

Efectuado el sorteo se expondrán al público la lista oficial de las extracciones realizadas y la lista acumulada ordenada por terminaciones.

#### *Pago de premios*

Los premios inferiores a 5.000.000 de pesetas por billete podrán cobrarse en cualquier Administración de Loterías.

Los iguales o superiores a dicha cifra se cobrarán, necesariamente, a través de las oficinas bancarias autorizadas, directamente por el interesado o a través de Bancos o Cajas de Ahorro, y en presencia del Administrador expendedor del billete premiado.

Los premios serán hechos efectivos en cuanto sea conocido el resultado del sorteo a que correspondan y sin más demora que la precisa para practicar la correspondiente liquidación y la que exija la provisión de fondos cuando no alcancen los que en la Administración pagadora existan disponibles.

Madrid 11 de mayo de 1996.—El Director general, P. S. (artículo 6.º del Real Decreto 904/1985, de 11 de junio), el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

## 10983

*RESOLUCION de 13 de mayo de 1996, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hacen públicos la combinación ganadora, el número complementario y el número del reintegro de los sorteos del Abono de Lotería Primitiva (Bono-Loto), celebrados los días 6, 7, 8 y 10 de mayo de 1996 y se anuncia la fecha de celebración de los próximos sorteos.*

En los sorteos del Abono de Lotería Primitiva (Bono-Loto), celebrados los días 6, 7, 8 y 10 de mayo de 1996, se han obtenido los siguientes resultados:

Día 6 de mayo de 1996:

Combinación ganadora: 32, 38, 30, 31, 46, 9.

Número complementario: 10.

Número del reintegro: 5.

Día 7 mayo de 1996:

Combinación ganadora: 10, 37, 15, 46, 7, 2.

Número complementario: 39.

Número del reintegro: 7.

Día 8 de mayo de 1996:

Combinación ganadora: 29, 19, 2, 23, 22, 6.

Número complementario: 11.

Número del reintegro: 9.

Día 10 de mayo de 1996:

Combinación ganadora: 36, 31, 9, 3, 35, 2.

Número complementario: 12.

Número del reintegro: 4.

Los próximos sorteos, que tendrán carácter público, se celebrarán los días 20, 21, 22 y 24 de mayo de 1996, a las veintidós quince horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle Guzmán el Bueno, número 137, de esta capital.

Madrid, 13 de mayo de 1996.—La Directora general.—P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

## 10984

*RESOLUCION de 25 de marzo de 1996, de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo «Autovía de la Plata. N-630, de Gijón a Sevilla. Tramo: Zamora-Béjar» (provincias de Zamora y Salamanca), de la Dirección 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 Memoria-resumen consistente en el orden de estudio informativo, al objeto de 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 período de consultas a personas, instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 22 de agosto de 1990, dicha Dirección General dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras decidió, a su criterio, dividir el tramo, presentado en la Memoria-resumen, en cuatro subtramos que presentó a información pública por separado. Los subtramos fueron:

Zamora (sur)-Salamanca (norte).  
Salamanca (norte)-Salamanca (sur).  
Salamanca (sur)-Guijuelo.  
Guijuelo-límite provincia de Salamanca.

Los anuncios correspondientes a cada subtramo se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de 15 de diciembre de 1993 para el subtramo Zamora (sur)-Salamanca (norte); en el «Boletín Oficial del Estado» de 4 de octubre de 1994 para el subtramo Salamanca (norte)-Salamanca (sur); en el «Boletín Oficial del Estado» de 22 de septiembre de 1994 para el subtramo Salamanca (sur)-Guijuelo, y en el «Boletín Oficial del Estado» de 31 de enero de 1995 para el subtramo Guijuelo-límite de provincia de Salamanca.

Finalmente, con fecha 22 de septiembre de 1995, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental el expediente completo de cada subtramo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública de cada subtramo por separado.

El anexo II contiene los datos esenciales de los cuatro estudios informativos.

Los aspectos más destacados de los cuatro estudios de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre los mismos realiza la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado de los cuatro trámites de información pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Información y Evaluación 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 del 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 «Autovía de la Plata. N-630, de Gijón a Sevilla. Tramo Zamora-Béjar» (provincias de Zamora y Salamanca).

#### Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada en el expediente, complementada con la visita realizada a la zona de proyecto para un mejor conocimiento de las afecciones al medio, la Dirección General de Información y Evaluación declara que, de las soluciones presentadas para cada subtramo, resultan viables ambientalmente las siguientes, que, en todo caso, en su ejecución y explotación, deberán cumplir las condiciones que se establecen por la presente declaración:

**Zamora (sur)-Salamanca (norte):**

En el tramo I: La duplicación por el este de la actual carretera N-630 hasta Corrales, con objeto de no afectar a la zona de Peleas de Abajo, con posible presencia de aves esteparias, manteniendo la variante 2 en el resto del tramo.

En el tramo II: La solución desdoblamiento que presenta menores afecciones a la ribera de Izcala, ribera de Cañedo y ribera de Valdunciel.

**Salamanca (norte)-Salamanca (sur):**

En el tramo I: La solución 3, en la que se superponen la autovía de la Plata con la autovía de Castilla, reduciéndose así los efectos sinérgicos.

En el tramo II: La variante 2, de menor longitud que la 1, que coincidirá en la mayor parte de su trazado con el proyecto de circunvalación suroeste de Salamanca.

**Salamanca (sur)-Guijuelo:**

En el tramo I: La variante 2, de menor afección a las vías pecuarias.

En el tramo II: El trazado común.

En el tramo III: La variante 1, de menor afección a terrenos de cultivo.

En el tramo IV: El trazado común.

En el tramo V: La variante 1, más próxima al trazado actual y con menores impactos.

**Guijuelo-límite provincia:**

En el tramo I: La solución única de desdoblamiento.

En el tramo II: El desdoblamiento por el oeste.

En el tramo III: El desdoblamiento por el oeste.

En el tramo IV: La solución única de desdoblamiento.

Estas soluciones presentan el mismo trazado que los proyectos ya construidos, Guijuelo-Béjar, variante de Béjar y Béjar-puerto de Béjar, cuya declaración de impacto ambiental fue publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de fechas 17 de febrero de 1993, 2 de septiembre de 1992 y 16 de febrero de 1993, respectivamente.

**Primero. Protección de los espacios singulares.**—Dado que el trazado atraviesa algunos enclaves y espacios considerados por el Departamento de Geografía de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Salamanca prioritarios dentro del conjunto general, como son las fuentes y sotos de Valparaíso, la debesa de Valparaíso y el sector forestal hasta el Cubo del Vino, la ribera de Izcala, ribera de Cañedo, ribera de la Encina, área de Beleña, sector de Fresno-Alhándiga, y sector Sorihuela-Puerto de la Vallejera, y aunque estos enclaves y espacios no están amparados por ninguna figura de protección legal, se vallará, durante las obras, el límite de ocupación de la vía para evitar la afección a dichos espacios fuera de lo estrictamente necesario.

**Segundo. Protección del sistema hidrológico.**—Con objeto de no impactar significativamente las características de los sistemas fluviales formados por el río Tormes, río Alhándiga, río Cuerpo de Hombre, los arroyos de San Cristóbal, de Izcala y Fuentelinar y demás arroyos y barrancos atravesados por el trazado, no se localizarán canteras ni préstamos ni se verterán materiales ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que directamente o por escorrentía o erosión se afecte a dichos sistemas fluviales.

En particular, en la construcción de los puentes sobre el río Tormes y el río Cuerpo de Hombre la franja de afección a la vegetación de ribera se limitará al ancho de ocupación de la plataforma de la vía, vallando sus límites antes del desbrote previo al comienzo de la obra.

Además, teniendo en cuenta la potencial afección a los acuíferos existentes en la comarca natural denominada Tierra del Vino, el subálveo de la vega del río Tormes y el subálveo del río Alhándiga y sus afluentes se procederá a:

a) No situar en esas áreas maquinaria ni materiales ni realizar vertidos de ningún tipo.

b) Estudiar y diseñar la rasante de las excavaciones para situar la traza de la autovía y no afectar a los acuíferos.

c) Estudiar las zonas de recarga de los acuíferos y diseñar, presupuestar y ejecutar las obras necesarias para que las aguas de lluvia no se vean desviadas de su actual paso por dichas zonas.

**Tercero. Prevención del ruido.**—Deberá diseñarse, presupuestarse y ejecutarse las medidas correctoras para conseguir que el ruido producido por la explotación de la vía no sobrepase los 55 dB(A) Leq nocturnos, entre las veintitrés y las siete horas, ni los 65 dB Leq (A) diurnos entre las siete y las veintitrés horas, medidos en el exterior de las viviendas a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura. En particular, se tendrán en cuenta los núcleos urbanos habitados, las viviendas dispersas y el diseminado rural a lo largo del trazado.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental, se inferirá la necesidad de completar las medidas de proyecto realizadas.

**Cuarto. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico.**—Debido a la existencia, en el corredor elegido, de yacimientos arqueológicos y de la Calzada Romana de la Plata, según lo indicado por los estudios de impacto ambiental y por diversos organismos consultados, se realizarán, en consulta con el órgano competente de la Junta de Castilla y León, las necesarias prospecciones de campo para el reconocimiento de potenciales restos arqueológicos a lo largo del trazado de la vía.

En todo caso, en base a lo anterior, el proyecto de construcción incorporará un programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de la obra, en consulta con el referido órgano competente.

**Quinto. Protección a la fauna.**—Con objeto de minimizar el efecto barrera y riesgo de atropello de la fauna, se llevará a cabo un estudio en consulta con el órgano competente de la Junta de Castilla y León, sobre sus pasos naturales, y se diseñarán, presupuestarán y ejecutarán los pasos bajo la autovía en concordancia con aquellos y distanciados unos 5 kilómetros a lo largo del trayecto. Dichos pasos pueden ser aéreos o subterráneos en función de las características del terreno, aprovechando convenientemente los desniveles topográficos, con objeto de que el paso sea un continuo de la pendiente del entorno. En cualquier caso, se recomiendan bocas de entrada y salida en cono con diámetro exterior mínimo de 15 a 20 metros, estrechándose a un mínimo de 6 a 8 metros donde sea necesario. Los pasos subterráneos deberán tener una altura mínima de 4 metros. Asimismo, los pilares de los viaductos sobre el río Tormes

y el río Cuerpo de Hombre deberán mantener al menos un franja de 5 metros fuera del cauce para permitir la permeabilidad de la fauna asociada a las riberas.

**Sexto. Protección de los servicios existentes.**—Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará, mediante las actuaciones necesarias, el nivel actual como mínimo de servicio a los caminos rurales, vías vecinales y a las vías pecuarias: Cordel de Ledesma a Toro, Cañada Real de la Plata, Colada del Camino Viejo de Villamayor, Vereda de Aldeatejada, Cañada Real de Extremadura, Colada Calzada de Monterrubio, Colada Calzada de Ciudad Rodrigo, Cordel de Granados, Cordel de Peñaranda, Colada de Maltercio, Colada de Bercoza a Salvaterra, Colada de Aldeavieja, Colada del Camino de Aldeavieja, Colada Camino Bejarano, Colada del Camino Real y Colada de Baños o Romana, así como a los accesos a las distintas poblaciones del recorrido.

**Séptimo. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.**—Se redactará un proyecto de medidas ejecutables de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra. El citado proyecto deberá dedicar especial atención a los desmontes con alturas de 15 a 20 metros existentes entre los puntos kilométricos 13,800 al 13,900, comprendidos en el subtramo Zamora sur-Salamanca norte; a los desmontes con alturas de 15 a 18 metros existentes entre los puntos kilométricos 4,200 al 4,400 y 8,400, y al terraplén con alturas de 24 metros existentes entre los puntos kilométricos 4,900 y 5,100, comprendidos en el subtramo Salamanca norte-Salamanca sur; a los desmontes con alturas de 15 a 20 metros entre los puntos kilométricos 14,700 al 14,900, 20,100 al 20,400, 20,700 al 21,000 y 21,600 al 21,800, y al terraplén con alturas de 15 metros existente entre los puntos kilométricos 19,200 al 19,400, comprendidos en el subtramo Salamanca sur-Guijuelo; a los desmontes con alturas de 15 a 22 metros existentes entre los puntos kilométricos 19,400 al 19,700, 24,400 al 25,600 y 35,600 al 36,200, y al terraplén con alturas de 17 metros existente entre los puntos kilométricos 17,500 al 17,900, comprendidos en el subtramo Guijuelo-límite de provincia.

También dedicará especial atención al cruce de los ríos Tormes, Cuerpo de Hombre y Alhándiga; a la integración paisajística de la obra, viaductos y demás obras de fábrica; y contemplará la ubicación y recuperación de los terrenos a utilizar para canteras, préstamos, escombreras y vertederos, parque y tránsito de maquinaria, almacén de materiales y plantas de hormigonado.

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

**Octavo. 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 condicionado de esta declaración.

En el programa 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 Información y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

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

Informe sobre las medidas de protección a los acuíferos realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición segunda.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido realmente ejecutadas, a que se refiere la condición tercera.

Informe sobre la prospección arqueológica y medidas de protección realmente ejecutadas, a que se refiere la condición cuarta.

Informe sobre las medidas de protección a la fauna, realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición quinta.

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

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

Informe sobre los niveles de ruido en las zonas a que se refiere la condición tercera y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

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

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situa-

ciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

**Noveno. Documentación adicional.**—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo e inclusión en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudio y diseño de las medidas pertinentes para no afectar significativamente a los acuíferos a causa de las excavaciones necesarias para situar la traza de la autovía, a que se refiere la condición segunda, apartado b).

Estudio, diseño y presupuesto de las medidas necesarias para que las aguas de lluvia no se vean desviadas de la zona de recarga de los acuíferos, a que se refiere la condición segunda, apartado c).

Diseño y presupuesto de medidas de prevención del ruido en las zonas a que se refiere la condición tercera.

Diseño y presupuesto de pasos de fauna, a que se refiere la condición quinta.

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

Programa de Vigilancia Ambiental, a que se refiere la condición octava.

**Décimo. Financiación de las medidas correctoras.**—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas mitigadoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en la memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuestos del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, 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.

Madrid, 25 de marzo de 1996.—El Director general, José Ramón González Lastra.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiente del proyecto Zamora-Béjar

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Icena .....	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León .....	—
Gobierno Civil de Salamanca .....	—
Gobierno Civil de Zamora .....	—
Confederación Hidrográfica del Duero .....	X
Presidencia de la Junta de Castilla y León .....	—
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León .....	X
Servicio de Investigación agraria. Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes. Junta de Castilla y León .....	—
Diputación Provincial de Salamanca .....	—
Diputación Provincial de Zamora .....	X
Ayuntamiento de Salamanca .....	—
Ayuntamiento de Zamora .....	X
Ayuntamiento de Morales del Vino .....	—
Ayuntamiento de Corrales .....	X
Ayuntamiento de Calzada de Valdunciel .....	X
Ayuntamiento de Beleña .....	—
Ayuntamiento de Guijuelo .....	X
Ayuntamiento de La Maya .....	X
Ayuntamiento de Béjar .....	X
Unidad Técnica de Medio Ambiente .....	—
Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León .....	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Centro de Estudios del Medio Ambiente Castellano-Leonés (CEMAC) .....	—
Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología del CSIC (Salamanca) .....	—
Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Salamanca .....	X
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias. Universidad de Salamanca .....	—
Asociación Universitaria de Salamanca .....	—
Grupo Ecologista Cábrabo (GEC) .....	—
Federación Ecologista de Castilla y León .....	—
Colectivo Cantueso. Coordinadora Ecologista de Castilla y León.	—

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

El Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza en su escrito menciona dos espacios naturales de elevado interés, la sierra de la Peña de Francia-Alto Alagón y Ledesma-río Tormes, que no serán afectados por el proyecto.

Por otra parte, parece necesario la construcción de pasos para grandes mamíferos, distanciados unos 5 kilómetros, a lo largo del trayecto. Dichos pasos pueden ser aéreos o subterráneos en función de las características del terreno, aprovechando convenientemente los desniveles topográficos, con objeto de que el paso sea un continuo de la pendiente del entorno. En cualquier caso, se recomiendan bocas de entrada y salida en cono con diámetro exterior mínimo de 15 a 20 metros, estrechándose a un mínimo de 6 a 8 metros donde sea necesario. Los pasos subterráneos deberían tener una altura mínima de 4 metros. Por otra parte, sería conveniente que los dos sentidos de la autovía no fueran separados por obstáculos, para minimizar el riesgo de accidente merodeando la calzada.

Se recomienda, por último, que el preceptivo estudio de evaluación de impacto ambiental haga especial hincapié en los aspectos comentados anteriormente, así como en el posible efecto sobre los cursos fluviales, con objeto de que no sean afectados sus flujos, ni la calidad de sus aguas.

La Confederación Hidrográfica del Duero indica que los arroyos y ríos más importantes a cruzar por la futura autovía, ordenados en el sentido de avance Zamora-Béjar, son: El arroyo de San Cristóbal, el arroyo de Izcala, el río Tormes, el río Alhándiga y el arroyo de Fuentelinar. Como posible zona regable a cruzar por la autovía está la denominada por el canal de la Maya.

Sugiere que se tomen las medidas pertinentes que tiendan a evitar el posible efecto barrera que pueden suponer los terraplenes y estructuras de cruce de los ríos y arroyos citados. Y se adopten medidas correctoras como la plantación de los taludes de terraplén, que ayudarán a la integración paisajística en las riberas cruzadas y en la zona regable.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León solicita se tengan en cuenta los siguientes aspectos:

Tener especial cuidado con los encinares y alcornocales que atraviese la autovía, con las distintas vías pecuarias y con los diversos cursos de agua atravesados, siendo necesario proyectar estos pasos de manera que se evite cualquier daño a la riqueza piscícola y vegetación ripícola.

La Diputación Provincial de Zamora considera que, si el trazado fuese el actual o no muy distinto de éste, no parece que haya que temer un fuerte impacto.

Unicamente requerirá una especial consideración el tramo situado entre el punto kilométrico 302 y el punto kilométrico 305 (zona de Valparaíso) debido a su interés paisajístico.

El Ayuntamiento de Calzada de Valdunciel considera positiva la autovía para el desarrollo económico y social del municipio, con la salvedad de que afecte mínimamente a las explotaciones agrícolas y a las edificaciones actuales.

El Ayuntamiento de Guijuelo indica que el proyecto no incide negativamente en el medio ambiente de este término municipal, dadas las características del terreno y del ecosistema, sin especial importancia agrícola, medioambiental, paisajística, flora, fauna, etc.

El Ayuntamiento de La Maya señala que no se produce impacto ambiental en la zona, no realizando sugerencias ni propuesta alguna.

El Ayuntamiento de Béjar considera que la construcción de la autovía no ha de originar consecuencias de impacto ambiental negativo, por cuanto previsiblemente no afectará a áreas de singular atractivo, basado en un

especial valor paisajístico o pintoresco, no tendrá repercusión negativa alguna en plantaciones forestales de estimable significación, y no comportará la introducción de cambios cualificados por causa de movimiento de tierras o materialización de obras previstas al efecto.

El Departamento de Geografía de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Salamanca adjunta un informe con sugerencias y consideraciones a tener en cuenta a la hora de evaluar los impactos, distinguiendo algunos enclaves y espacios que considera prioritarios dentro del conjunto general:

Regadíos del Duero, comprendidos entre la ciudad de Zamora y el Santuario del Cristo de Morales; las huertas y terrenos aluviales de Peleas de Arriba, al lado de la carretera, constituyendo el ámbito agrícola más fértil y rico del pueblo. Fuertes y soto del Valparaíso, quizás sea la zona de mayor importancia ambiental del tramo comprendido entre Zamora-Salamanca, por varias razones: En primer lugar, por las propias fuentes existentes en el sector; en segundo lugar, por el ambiente de frescor y humedad edáfica que se genera.

Gran mancha de vegetación de características ecotónicas que desarrollan su hábitat entre las fuentes de Valparaíso y Cubo del Vino, con rasgos subatlánticos y mediterráneos.

6. Ribera de Izcala.—Tanto los pastizales ligados a este medio como el paisaje vegetal, ya sea de forma adhesionada, ya sea en forma de monte alto y bajo, han de ser objeto de una cierta protección.

8. Ribera de Cañedo.—La franja húmeda y de pastizales que se producen en esta ribera introduce un cambio ambiental, económica y ecológicamente positivos.

9. Ribera de Valdunciel.—El arroyo de la Vega a su paso por Calzada de Valdunciel crea también una franja de humedad y de riqueza agrícola que rompe con la monotonía del secano.

10. Ribera de la Encina.—El arroyo de la Encina atraviesa este sector de la Armuña, camino del Tormes, dando lugar a una cinta de verdor y forestal que conviene mantener y potenciar.

11. Area de Beleña.—Por ser una zona de fuertes pendientes donde debe procurarse la realización de un trazado adecuado.

12. Sector del Fresno-Alhándiga.—El descenso hacia el valle del Tormes muestra un cambio de paisaje y la presencia de algunos regadíos que se han de respetar al máximo.

13. Rebollares y fresnedas en el sector entre Nava de Béjar y Sorihuela o Fresnedoso.—Corresponden los paisajes de este sector al ámbito ecológico de piedemonte y las estribaciones del horst de la sierra de Béjar, reflejando un cambio notorio en las condiciones climáticas y biogeográficas, que también se muestran en el aumento de los pastizales y de los prados de siega.

14. Sector de Sorihuela-Puerto de Vallejera.—Además de las condiciones húmedas y de matiz subatlántico que aparecen en el sector anterior, el relieve más movido y accidentado de esta subida da origen a geotopos y geofacias singulares que deben respetarse.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto y sus alternativas

El estudio informativo dividió el proyecto en cuatro proyectos:

1. Zamora (sur)-Salamanca (norte), dividido a su vez en dos tramos.
2. Salamanca (norte)-Salamanca (sur), dividido a su vez en dos tramos.
3. Salamanca (sur)-Guijuelo, dividido a su vez en cinco tramos.
4. Guijuelo-límite de provincia, dividido a su vez en cuatro tramos.

#### 1. Zamora (sur)-Salamanca (norte)

Dividido en dos tramos:

Tramo I: Desde Morales del Vino a El Cubo de la Tierra del Vino. Partiendo de la variante de Morales del Vino. Se han planteado tres alternativas:

Variante 1: Variante total por el oeste de la actual carretera N-130. Longitud 24.500 metros.

Variante 2: Variante total por el este de la actual carretera N-130. Longitud 23.475 metros.

Desdoblamiento: Duplicación por el este de la actual carretera N-130.

Tramo II: Desde El Cubo de Tierra del Vino hasta Salamanca. Se han estudiado tres alternativas:

Variante 1: Variante total por el oeste. Longitud 27.572 metros.

Variante 2: Variante total por el este, más cercana a la actual carretera. Longitud 26.820 metros.

Desdoblamiento: Duplicación de la carretera actual. Longitud 26.597 metros.

El estudio informativo selecciona como opción más recomendable la formada por: La variante 2 en el tramo I (Morales del Vino-El Cubo de la Tierra del Vino), y la solución desdoblamiento en el tramo II (El Cubo de la Tierra del Vino-Salamanca). Dicha opción tiene una longitud de 50,342 kilómetros, de los que 38,61 kilómetros son de nuevo trazado y el resto de duplicación.

## 2. Salamanca (norte)-Salamanca (sur)

Dividido en dos tramos:

Tramo I: Desde el punto kilométrico 0,000 al punto kilométrico 6,744.

Se plantean tres soluciones, basadas fundamentalmente en las planteadas en el estudio informativo de la autovía de Castilla. Todas las soluciones se inician como prolongación del subtramo anterior, Zamora (sur)-Salamanca (norte), al oeste de la actual carretera N-630, a la altura de Aldeaseca de Armuña, en el término municipal de Villares de la Reina:

Solución 1: En el punto kilométrico 5,500 de la autovía Vía de la Plata y 106,900 de la de Castilla, en la zona del Marín, pasa la Vía de la Plata a superponerse con la ronda Noroeste, aprovechando el actual viaducto para su paso sobre el río Tormes, construido con anchura suficiente para albergarla, mientras que la autovía de Castilla sigue un corredor ajeno a la ronda Noroeste.

Solución 2: En el punto kilométrico 1,600 de la autovía Vía de la Plata y 102,600 de la de Castilla, pasa la Vía de la Plata a superponerse con la ronda Noroeste en el punto kilométrico 2,500, realizándose su desdoblamiento y aprovechando también el viaducto sobre el río Tormes.

Solución 3: Esta solución para la autovía de La Plata contempla el aprovechamiento de la ronda Noroeste mediante su desdoblamiento, siendo compatible con la solución de una autovía de Castilla, por lo que tendrá un tramo común con ella de unos 2,000 metros de longitud aproximadamente, resolviendo su unión con entradas y salidas por la derecha para la autovía de Castilla.

Tramo II: Consta de dos soluciones:

Variante 1: Desde el punto kilométrico 6,744 al punto kilométrico 19,649.

Variante 2: Desde el punto kilométrico 6,744 al 18,100.

El estudio informativo selecciona la opción formada por las soluciones 1 y 3 en el tramo I y la variante 2 en el tramo II.

Dicha opción tiene una longitud de 18,1 kilómetros de nuevo trazado.

## 3. Salamanca (sur)-Guijuelo

Dividido en cinco tramos:

Tramo I: Desde el punto kilométrico 0,000 al 5,580.

Se han planteado dos alternativas:

Variante 1, por el oeste de la actual carretera. Longitud 5.580 metros.

Variante 2, por el este de la actual carretera. Longitud 5.609 metros.

Tramo II: Desde el punto kilométrico 5,580 al punto kilométrico 8,749. Consta de una única alternativa. Longitud 3.169 metros.

Tramo III: Desde el punto kilométrico 8,749 al 19,110.

Se plantean tres alternativas:

Variante 1, por el oeste de la carretera actual.

Variante 2, por el este de la carretera actual.

Desdoblamiento de la carretera actual.

Tramo IV: Desde el punto kilométrico 19,011 al punto kilométrico 23,347.

Se ha planteado una única alternativa.

Tramo V: Desde el punto kilométrico 23,347 al 34,726.

Se han planteado tres alternativas:

Variante 1, de la carretera actual, por el oeste, excepto en el comienzo, que discurre por el este.

Variante 2, por el este de la actual carretera.

Desdoblamiento de la carretera actual, con una longitud de 11.200 metros y un aprovechamiento de la misma de unos 3.400 metros.

Las tres alternativas convergen hacia la variante de Guijuelo en el punto kilométrico 386, aproximadamente, de la carretera actual y final del subtramo.

El estudio informativo selecciona la opción formada por: La variante 2 en el tramo I, el trazado común en el tramo II, la variante 1 en el tramo III, el trazado común en el tramo IV y la variante 1 en el tramo V. Dicha opción tiene una longitud de 34.755 metros.

## 4. Guijuelo-límite de provincia

Dividido en cuatro tramos.

Tramo I: Punto kilométrico 0,000 al punto kilométrico 7,200 (variante de Guijuelo).

Se ha considerado una única solución de desdoblamiento por el oeste de la variante existente. Longitud 7.200 metros.

Tramo II: Punto kilométrico 7,200 al punto kilométrico 17,210 [desde Guijuelo (sur) hasta el enlace de Sorihuela].

Se han planteado dos alternativas:

Desdoblamiento por el oeste del acondicionamiento previsto hasta el punto kilométrico 13,527 (final de la variante de Nava de Béjar), variante entre este punto kilométrico y el 14,657, para realizar el desdoblamiento por el este hasta el punto kilométrico 17,210. Longitud 10.010 metros.

Variante total, excepto entre los puntos kilométricos 12,275 y 13,384, en que se aprovecha el desdoblamiento por el oeste de la variante de Nava de Béjar. Longitud 9.925 metros.

Tramo III: Punto kilométrico 17,210 al punto kilométrico 21,670 (desde el enlace de Sorihuela hasta Vallejera de Riofrío).

Se han planteado tres alternativas:

Desdoblamiento por el este del acondicionamiento del Puerto de la Vallejera, excepto variante entre los puntos kilométricos 17,760 al 18,481 (desdoblamiento). Longitud 4.460 metros.

Desdoblamiento por el oeste del acondicionamiento, excepto variante igualmente entre los puntos kilométricos 17,760 y 18,481, con zonas a media ladera y viaducto (D2). Longitud 4.460 metros.

Variante de una calzada independientemente del acondicionamiento, con viaducto de 600 metros y túnel de 1 kilómetro de longitud y pendiente del 4 por 100. Longitud 4.334 metros.

Tramo IV: Punto kilométrico 21,670 al punto kilométrico 36,863 (Valleja de Riofrío hasta el límite de la provincia).

Se ha considerado una única solución, consistente en el desdoblamiento por el oeste del acondicionamiento previsto hasta el punto kilométrico 33,393, y después una variante total hasta el final del subtramo. Longitud 15.193 metros.

El estudio informativo selecciona la opción formada por: el desdoblamiento en el tramo I, el desdoblamiento por el oeste en el tramo II, el desdoblamiento por el oeste (D-2) en el tramo III y el desdoblamiento por el oeste en el tramo IV.

Dicha opción tiene una longitud total de 36.863 metros.

## ANEXO III

Resumen de los estudios de impacto ambiental de los cuatro proyectos en que dividió la Dirección General de Carreteras el proyecto Zamora-Béjar (de la Memoria-resumen)

### CONTENIDO

#### 1. Zamora (sur)-Salamanca (norte)

El estudio hace una descripción de los diferentes tipos de suelo, de la climatología de la zona y de la red hidrográfica que abarca dos subcuencas: La subcuenca septentrional, con tres cursos principales, que desembocan en el Duero por su margen izquierda, arroyos de Valparaíso, El Perdigón y Dos Barrios; y la subcuenca vertiente al río Tormes, con una cuenca parcial que se extiende por toda la cabecera de la zona de estudio, constituida por el arroyo de la ribera de Cañedo y sus afluentes. Existe un acuífero septentrional «Tierra del Vino» y un acuífero meridional «Terciario de la cuenca del Tormes».

Las diferentes áreas de vegetación se agrupan en cuatro biotopos principales:

Riberas (vegetación ripícola y perilagunar): Fresnedas, asociación del fresno con el roble melojo, olmo y chopos.

Cultivos agrícolas: Cereales y leguminosas; abundan los viñedos y las huertas.

Bosque mediterráneo: Encinas y algunos alcornoques, presencia del quejigo y del rebollo o roble melojo.

Pinares y dehesas: Hay pequeñas manchas de pino negral en el término municipal de Corrales. Las dehesas se encuentran a lo largo de la franja a partir de Peleas de Arriba, alternando con monte bajo y alto de quercus, en el área de Valparaíso y entre el arroyo de Huelmos de Cañedo.

En cuanto a la fauna, el estudio señala la de los biotopos de tierras de labor con aves depredadoras, como el aguilucho cenizo, alcotán y mochuelo. En el biotopo de dehesas señala dos aves significativas, el rabilargo y el elanio azul, entre las rapaces, milano real y águila calzada.

En la descripción paisajística destacan tres unidades fundamentales: Llanuras zamoranas, cerros y lomas y llanuras salmantinas. Entre los espacios incluidos en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León no hay ninguno que afecte a la zona de estudio ni a su entorno. Otros espacios de interés: Vega y huertas de Valparaíso a la altura de Corrales, huertas y terrenos aluviales de Peleas de Arriba, área de Valparaíso, dehesas y fuentes, ribera de Izcala, vega del arroyo de la ribera de Cañedo y vega del arroyo de La Encina.

El estudio destaca como vía pecuaria de mayor importancia a la Cañada Real de la Plata o de la Vizana.

El estudio identifica y evalúa los impactos en las distintas soluciones de trazado, considerando como significativos los siguientes: El patrimonio histórico-artístico, las vías pecuarias, la geología, hidrología superficial, hidrogeología, suelo, vegetación y fauna.

El estudio realiza un análisis de alternativas, y considera ligeramente mejor la variante 2 en el tramo I, y el desdoblamiento en el tramo II, aunque, según señala, no encuentra diferencia sustancial con las demás alternativas y podrían tenerse en cuenta en la decisión otros aspectos técnicos económicos.

## 2. Salamanca (norte)-Salamanca (sur)

El estudio describe los diferentes tipos de suelo y la climatología de la zona, y distingue cuatro unidades geomorfológicas: Planicies, cuestras, campiñas y vegas.

En cuanto a hidrología, la zona corresponde a la cuenca del río Tormes, los afluentes afectados son: Por la margen derecha, el arroyo del Valle, con un subafluente denominado Caño de la Concepción. Por la margen izquierda, el afluente más oriental del Tormes es el arroyo de Los Requenses. Aguas abajo de la ciudad de Salamanca, recibe el Tormes, también por la izquierda, dos regatos, denominados de Peña Solana y de Camimporras. De los acuíferos subálveos el único que reviste importancia hidrogeológica es el que corresponde a la vega del Tormes.

El estudio, en lo referente a la vegetación, considera tres biotopos:

Ribera: La vegetación ripícola natural queda muy reducida por la acción antrópica, destacando olmos, chopos, vid silvestre y helecho real, así como cañas, juncos y carrizos.

Cultivos agrícolas: Cereales, leguminosas, en los regadíos huertas y cultivos herbáceos.

Pastizal y matorral: Algunos pies arbóreos aislados, que sólo adquieren cierta densidad en zonas muy reducidas.

Entre los espacios inicialmente incluidos en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León no hay ninguno que afecte a la zona de estudio ni a su entorno. Tampoco se conoce ninguna área de especial interés, desde el punto de vista de la vegetación.

La fauna está representada en dos biotopos diferenciados: Biotopos de ribera y palustre (río Tormes), con mamíferos; y biotopos de tierras de labor.

El estudio realiza un análisis del paisaje estableciendo tres unidades básicas:

Tesos y cerros agrícolas: Espacialmente domina, al norte del Tormes, la parte occidental de la ciudad de Salamanca.

Riberas del Tormes.

Llanuras Salmantinas: Área de Villamayor y Aldeaseca en el norte, y más extensa, al sur, los términos de Arapiles, Miranda, Mozárbez y el lado oriental del municipio de Aldeatejada.

En cuanto a vías pecuarias, destacan en Salamanca, la Cañada Real de Extremadura (Ruta de la Plata). Al este se unen a la Vía de la Plata el Cordel de Toro, Cordel de la Estación de Medina y la Vereda de la Aldehuela, unidas por el Paso de las Lavanderas. Al sur, la Vereda de Aldeateja se une a la Vía de la Plata, cruzada la vía del ferrocarril.

El estudio identifica y evalúa los impactos y señala como significativos la geología y geomorfología, los suelos, fauna, el paisaje, el patrimonio histórico-artístico y arqueológico y las vías pecuarias.

El estudio analiza las diversas alternativas de trazado y considera que: En el tramo I, en términos generales, la solución 3 presenta un perfil de afecciones ambientales de menor gravedad, teniendo en cuenta el estrecho margen de diferencias entre los impactos globales de las tres alternativas consideradas y, al mismo tiempo, la limitada gravedad de éstos (en general, de carácter moderado o compatible). En cuanto al tramo II, comparativamente, la variante 2 es preferible sobre la 1 por tener menor impacto en los aspectos de geología, geomorfología, fauna, vegetación, paisaje, suelo productivo y vías pecuarias.

## 3. Salamanca (sur)-Guijuelo

Pueden distinguirse en el área de estudio tres morfologías principales:

Penillanura ondulada: Corresponde al conjunto de la franja de estudio asentada prácticamente sobre las litologías presentes.

Cuestras: Producto de la erosión fluvial remontante.

Vegas fluviales: Corresponde tanto a los valles encajados de la red fluvial como a las amplias planicies aluviales del río Alhándiga y sus principales afluentes. La red fluvial corresponde a la margen izquierda del río Tormes, y se adapta a la geomorfología, con pendientes en general suaves.

Los acuíferos aprovechables se reducen a los aluviales de las vegas, especialmente la del río Alhándiga. En cuanto a los acuíferos subálveos, además del acuífero del río Tormes, el único importante de los comprendidos en ella es el del río Alhándiga y sus afluentes.

El estudio señala, en la descripción de la vegetación actual, cinco biotopos principales:

Cultivos agrícolas: Predominan en la parte meridional del trazado.

Encinares: En la zona de Mozárbez quedan algunos bosquetes de esta vegetación potencial.

Dehesas: Tanto de labor como de pastos, abundan a lo largo de la traza.

Pinares: Hay pequeñas manchas de pinares de repoblación en el término municipal de Fresno-Alhándiga.

Riberas y vegas: La vegetación propia de las galerías riparias están en franco retroceso. La zona más importante es la del río Alhándiga.

Entre los espacios inicialmente incluidos en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León no hay ninguno que afecte directamente a la zona de estudio. Pueden ser afectadas área de Beleña y el sector de Fresno-Alhándiga.

En la zona existe una gran diversidad faunística, distinguiéndose:

Zonas adhesadas: Se extiende por Mozárbez, Buenavista, Beleña y Fresno-Alhándiga. Abundancia de mamíferos, rapaces diurnas y nocturnas. Dos aves significativas en la dehesas: El rabilargo y el elanio azul.

Bosques de encinas: Con abundante representación de mamíferos, con ciertos sectores próximos a regatos pueden aparecer dos rapaces diurnas: Azor y gavián. En los sectores más llanos, donde coexisten encina y alcornoque, aparecen otros predadores, como el águila calzada.

Biotopos palustre y de ribera: El río Alhándiga y arroyos, con anfibios, reptiles, aves y especies acuáticas.

El estudio realiza un análisis de yacimientos arqueológicos y describe el itinerario de la Ruta o Vía de la Plata en la zona de estudio y las vías pecuarias más importantes.

El estudio no identifica los impactos significativos, sólo realiza una comparación de las afecciones en las distintas opciones. Indica en su análisis de alternativas la siguiente: En el tramo I los impactos de ambas soluciones son de intensidad similar, y parece preferible la variante 2 a la variante 1 por tener menor impacto sobre las vías pecuarias. En el tramo II la solución única, por lo que no hay diferencia, destacando el impacto sobre el suelo del monte de Mozárbez difícilmente evitable; el ámbito de gravedad de todos los demás impactos se mantiene en niveles muy reducidos. En el tramo III parece preferible la variante 1, ya que presenta afecciones al medio biótico de menor gravedad y tiene efectos similares o inferiores en las demás afecciones. En el tramo IV no hay alternativas por ser solución única; destaca cierta importancia de los impactos en geomorfología y erosión, ocupación de suelo productivo y paisaje. En el tramo V, dentro del similar perfil de riesgos ambientales que presenta las tres soluciones, parece preferible la variante 1 por su menor afección a los suelos, fauna y patrimonio histórico-artístico.

#### 4. Guijuelo-límite de provincia

En la zona se distinguen cuatro morfologías principales: Roquedos graníticos, laderas de sierra, penillanuras onduladas y vegas fluviales.

El estudio indica, en cuanto a hidrología, que el tramo se sitúa a caballo entre dos cuencas hidrográficas principales, la del Duero y la del Tajo. Hasta unos 2 kilómetros antes del puerto de La Vallejera vierte sus aguas al río Tormes, si bien la traza sigue próxima a la divisoria, cortándola entre los puntos kilométricos 7,3 y 10,8, entre los cuales las aguas vierten a la cabecera del arroyo de Sangusín, en la cuenca del río Alagón, afluente del Tajo. La red hidrológica de la cuenca del Duero está formada por arroyos que vierten al Tormes por su margen izquierda, antes de llegar al puerto de La Vallejera, se encuentran los arroyos del Sauco y de La Tijera. En la cuenca del Tajo se encuentra el río Alagón, que recibe al Sangusín y al Cuerpo de Hombre.

En cuanto a hidrogeología, no existen acuíferos subterráneos, ni por tanto se definen unidades hidrogeológicas en ninguna de las dos cuencas del área de estudio.

El estudio destaca los siguientes tipos de vegetación:

**Cultivos agrícolas:** Predomina en la primera parte del trazado, hasta Sorihuela.

**Encinares:** En su área de vegetación potencial, hasta Cabeza de Béjar, queda resto de bosque de encinar.

**Melojares:** Ocupa la parte central y más elevada de la traza, desde Cabeza de Béjar hasta Béjar y bajando desde esta población hasta Puerto de Béjar.

**Fresnedas:** En bosquetes, a veces en mezcla con el melojo y en general en zonas muy transformadas por la explotación ganadera.

**Castañares:** Se presentan en forma asilvestrada y también en parcelas cultivadas.

**Pinares:** Aparecen algunas manchas de repoblación de pino albar, en las proximidades del puerto de La Vallejera.

**Ribera:** Son destacables en las orillas del río Cuerpo de Hombre.

El estudio señala que entre los espacios inicialmente incluidos en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León no hay ninguno que afecte directamente a la zona de estudio. El más cercano es el Parque Natural de Candelario, al oriente de la traza. La zona de protección propuesta tiene como límite occidental la N-630, desde el puerto de La Vallejera hasta Puerto de Béjar.

El área de estudio presenta una gran diversidad faunística. Destacan los siguientes biotopos: Forestales, rebollares y castañares. Dehesas de roble y encina. Prados y setos (Sorihuela).

El paisaje está definido por tres unidades geomorfológicas:

**Penillanura ondulada:** Desde el núcleo de Guijuelo al macizo granítico, en torno a Sorihuela pueblo.

**Escalón de transición del puerto de La Vallejera hasta la ciudad de Béjar.**

**Domínio de las laderas graníticas, tramo desde el río Cuerpo de Hombre hacia el Puerto de Béjar.**

El estudio analiza los yacimientos arqueológicos de la zona; describe el trazado de la Vía o Ruta de la Plata, y enumera la red de vías pecuarias del tramo.

El estudio identifica y evalúa los impactos, y señala como significativos: La fauna, el patrimonio histórico-artístico, las vías pecuarias y el paisaje.

El estudio señala en su análisis de alternativas lo siguiente: En el tramo I, los impactos de la única solución no son destacable. En el tramo II es difícil escoger entre las dos alternativas, desdoblamiento y variante, en función de criterios medioambientales amplios. En el tramo III, en la zona del puerto de La Vallejera de las dos soluciones propuestas (desdoblamiento por el oeste y el desdoblamiento por el este) la primera tiene impactos más bajos en aspectos físicos-naturales. El desdoblamiento por el este, a pesar de atravesar una zona conflictiva en túnel, puede llegar a provocar mayores impactos, ya que la fase de obra se complica al ser ésta de difícil construcción. En el tramo IV, los impactos de mayor gravedad se producen en la parte final, sierra de Béjar, que no tiene alternativas, ya que las soluciones técnicas, cuales quiera que éstas fueran, vendrían forzadas por la difícil orografía y tendrían similar impacto a su paso por la zona.

En los cuatro estudios de impacto ambiental se establecen, a nivel de enumerado de lista, entre otras, las siguientes medidas correctoras: Estabilización de taludes y terraplenes, control de los vertidos, precisión de vertederos, retirada y almacenamiento de la tierra vegetal, restricción de la zona de obras, adecuado diseño de desmontes y terraplenes, revegetación de las superficies desnudas, localización de las infraestructuras

de construcción, restauración de canteras, integración paisajística de la obra, creación de pasos de fauna, control de voladuras para que no se lleven a cabo en las épocas de nidificación y cría, restitución de las vías pecuarias afectadas, prospecciones arqueológicas previas al acta de replanteo de la obra.

El Programa de Vigilancia Ambiental, en la misma línea del párrafo anterior, propone en la fase de construcción una vigilancia estricta sobre: Procedencia de materiales, vertidos, invasión de cauces y patrimonio arqueológico. En fase de explotación: Control del ruido mediante campañas cada seis meses el primer y segundo años, y anualmente años sucesivos; medición de contaminación del aire; cumplimiento de las medidas correctoras previstas en relación con las plantaciones.

#### Análisis de contenido

Los cuatro estudios de impacto ambiental tienen todos los epígrafes con arreglo al Reglamento 1131/88, de 30 de septiembre.

Con carácter general, el inventario ambiental está bien detallado, desarrollando los factores que se ven afectados por el paso de la autovía.

El nivel del tratamiento cartográfico es correcto, contiene mapas temáticos de geomorfología, hidrología, calidad de suelos, vegetación, patrimonio, vías pecuarias, visibilidad y planeamiento.

La escala escogida para la expresión del impacto es cualitativa, del tipo: Muy alto, alto, medio, bajo y muy bajo, pero no aparece clara la forma de valoración.

Los estudios no contemplan la localización de canteras y vertederos.

El capítulo de medidas correctoras y el Programa de Vigilancia Ambiental sólo contienen recomendaciones de lo que habría que estudiar, diseñar y presupuestar.

#### ANEXO IV

#### Resumen de la información pública de los cuatro estudios de impacto ambiental

Confederación Hidrográfica del Duero.  
 Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.  
 Servicio Territorial de Cultura y Turismo de la Delegación Territorial en Salamanca de la Junta de Castilla y León.  
 Servicio Territorial de Cultura y Turismo de la Dirección Territorial en Zamora de la Junta de Castilla y León.  
 Ayuntamiento de El Perdígón (Zamora).  
 Ayuntamiento de Peleas de Abajo (Zamora).  
 Ayuntamiento de Villares de la Reina (Salamanca).  
 Ayuntamiento de Topas (Salamanca).  
 Don José Marqués Tordáguila y don Alfonso Garrote Arribas.  
 Don Miguel Angel Moreta Ríos.  
 Don Joseba Esteban Ribera.  
 Don Isidro García Junciel y diez más.  
 Don Angel Díaz Díaz.  
 Don José Hernández Polo y don Lorenzo Hernández Rodríguez.  
 Don Antonio Palacios Bermejo y don Angel Hernández Benito.  
 Don Lorenzo Casas y otro.  
 Grupo de vecinos propietarios de Aldeaseca de la Armunia.  
 Don Juan Arroyo Arroyo.  
 Don Evaristo Hernández Sánchez.  
 Doña María Isidora Arroyo Arroyo.  
 Don José Sánchez Martín.  
 Don Santiago Arroyo Arroyo.  
 Ayuntamiento de Villamayor de Armuña (Salamanca).  
 Alcalde del Ayuntamiento de Villares de la Reina.  
 Ayuntamiento de Villares de la Reina en Pleno.  
 Ayuntamiento de Arapiles.  
 Ayuntamiento de Salamanca.  
 Don José María González Pérez, propietario del camping «Ruta de la Plata».  
 Don Jesús Sánchez Díaz y doña Candelas Díaz Reina.  
 Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.  
 Don Joaquín Rodríguez González Alcalde de El Pizarral.  
 Corporación municipal de El Pizarral.  
 Ayuntamiento de Mozárbez.  
 Ayuntamiento de Guijuelo.  
 Ayuntamiento de Beleña.  
 Ayuntamiento de La Maya.  
 Ayuntamiento de Fresno-Alhándiga.  
 Ayuntamiento de Miranda de Azán.

Ayuntamiento de Montejo.

«Aurelio Castro y González, Sociedad Anónima».

Don Francisco Sánchez García.

Don José Ingelmo Carrera.

Doña Manuela Barez Sánchez y cinco más.

Don Alberto Rodríguez Boyero.

Doña Narcisa Boyero Sánchez.

Don Gustavo Manuel Postigo Santamaría.

Doña Julia Sánchez García.

Don Moisés Sánchez Luis.

Don E. Pedro Guevara Sánchez.

Don Miguel Hernández López.

Don José M. Fernández Ramos, en representación de «Fernánramos,

Sociedad Cooperativa Limitada».

Don José Manuel Hernández Alba.

Don Miguel Hernández López.

Don Julio Pérez-Tabernero Población.

Don Francisco García Martín.

Don Emilio Hernández García.

Don Luciano Mateos Cruz.

Doña Fermína Carretero Alonso.

Don Leopoldo Rodríguez y seis más.

Don Esteban Hidalgo Martín.

Don Antonio García Fraile.

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial de la Junta de Castilla y León.

Dirección General de Carreteras de la Junta de Castilla y León.

Diputación Provincial de Salamanca.

Ayuntamiento de Sanchotello.

Ayuntamiento de Ledrada.

Ayuntamiento de Navalnoral.

Ayuntamiento de Fuentes de Béjar.

Ayuntamiento de La Cabeza de Béjar.

Ayuntamiento de Guijo de Avila.

Ayuntamiento de Nava de Béjar.

Ayuntamiento de Cespedosa de Tormes.

Ayuntamiento de Armenteros.

Ayuntamiento de Peñacaballera, El Cerro, Lagunilla, Valdelageve, Montemayor del Río y Puertó de Béjar.

Ayuntamiento de La Tala.

Ayuntamiento de Gallegos de Salmirón.

Ayuntamiento de Puente del Congosto.

Ayuntamiento de Guijuelo.

Ayuntamiento de Sorihuela.

Ayuntamiento de Fresnedoso.

Don José Carlos Iglesias Moreno, en representación de la sociedad «José Carlos Iglesias, Sociedad Limitada».

El resumen general de contenido ambiental de las cuatro Informaciones públicas sería:

La Confederación Hidrográfica del Duero describe la red hidrográfica de la zona de estudio afirmando que las obras de paso a diseñar no afectan a ningún cauce importante, sólo a cierto número de arroyos y cauces discontinuos, y hace una serie de observaciones sobre aspectos técnicos a tener en cuenta en el proyecto y en la ejecución de las obras.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León indica que la alternativa propuesta para el tramo que discurre por la provincia de Zamora (Zamora sur-Salamanca norte), la variante 2 del tramo I se considera en términos generales como la más acertada de las alternativas estudiadas.

Considera que deberán realizarse algunas modificaciones en cuanto a los pasos para fauna, y señala algunas consideraciones técnicas referentes a las cañadas afectadas: Cañada Real de Extremadura o de la Vizana y el Cordel de Ledesma a Toro por El Cubo del Vino (punto kilométrico 21,700).

Además, manifiesta que la alternativa elegida en el subtramo Guijuelo-límite de provincia de Salamanca puede afectar puntualmente en el entorno del puerto de La Vallejera, los límites fijados en la Orden de iniciación del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Candelario. En el estudio informativo se hace referencia a este espacio natural como cercano, pero no afectado.

(Analizada la información facilitada por la Consejería de Medio Ambiente, se detecta que el proyecto no afecta al Parque Natural de Candelario, únicamente incide tangencialmente en unos 900 metros a la zona de protección del mismo.)

El Servicio Territorial de Cultura y Turismo de la Delegación Territorial de Salamanca de la Junta de Castilla y León indica que las distintas alternativas afectan de diverso modo, pero en toda la longitud del proyecto en la provincia de Salamanca al trazado de la Calzada Romana de la Plata.

Por ello, solicita que se realice una prospección arqueológica intensiva de cada una de las alternativas para poder evaluar correctamente los distintos impactos sobre el patrimonio arqueológico.

El Servicio Territorial de Cultura y Turismo de la Delegación Territorial de Zamora de la Junta de Castilla y León requiere, antes de la aprobación del estudio informativo, la prospección intensiva de una banda de 150 metros de cada uno de los trazados y variantes propuestos para poder definir desde el punto de vista arqueológico la viabilidad o no de los mismos.

El Ayuntamiento de Peleas de Abajo (Zamora) y el Ayuntamiento de Topas (Salamanca) encuentran correcto o asumible el trazado, solicitando la reposición de pasos y accesos a sus núcleos respectivos.

La Dirección General de Transporte y Carreteras de la Junta de Castilla y León solicita que en el enlace con la carretera C-512 se permitan los movimientos entre la C-512 y la circunvalación suroeste en sentido norte-oeste. Y considera indispensable el mantenimiento de todos los ramales del enlace con la carretera SA-300 en el caso de la opción seleccionada.

El Alcalde del Ayuntamiento del Villares de la Reina y el Ayuntamiento de Villares de la Reina en Pleno solicitan se respeten todos los caminos afectados y los colectores que cruzan la autovía.

El Ayuntamiento de Salamanca solicita una serie de condiciones sobre conexiones y enlaces y sugiere un esquema (propuesto en el Avance de la Revisión del Plan General de Salamanca) de lo que denominan Red Arterial, consistente (por lo que a las autovías se refiere) en asumir el trazado de la autovía de la Plata y desplazar la de Castilla unos 5 kilómetros hacia el noroeste.

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León informa favorablemente la solución del estudio y su incidencia sobre la carretera autonómica SA-120.

Los Ayuntamientos de El Pizarral, Mozárbez, Guijuelo, Beleña, La Maya, Fresno, Alhándiga y Montejo centran sus alegaciones en la petición de que se mantengan o construyan accesos y enlaces a los diferentes caminos y fincas interceptados por la obra.

La Diputación Provincial de Salamanca y los Ayuntamientos de Sanchotello, Ledrada, Navalnoral, Fuentes de Béjar, Cabeza de Béjar, Guijo de Avila, Nava de Béjar, Cespedosa de Tormes, Armenteros, La Tala, Gallegos de Solmirón, Puente del Congosto, Peñacaballera, El Cerro, Lagunilla, Valdelageve, Montemayor del Río, Puerto de Béjar, Guijuelo, Sorihuela y Fresnedosa. Solicitan la construcción de vías de servicio y enlaces para acceso a las carreteras que serán interceptadas por la autovía.

## MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

**10985** *RESOLUCION de 19 de abril de 1996, de la Secretaría de Estado de Educación, por la que se conceden ayudas destinadas a fomentar la realización de actividades por parte de Confederaciones, Federaciones y Asociaciones de alumnos.*

La Orden de 14 de noviembre de 1995 («Boletín Oficial del Estado» del 27), por la que se convocan ayudas destinadas a fomentar la realización de actividades por parte de Confederaciones, Federaciones y Asociaciones de alumnos, establece en su apartado noveno que el Secretario de Estado de Educación resolverá dicha convocatoria de acuerdo con la propuesta de la Comisión constituida al efecto.

Vista la propuesta realizada por dicha Comisión y oídas las Confederaciones de alumnos de ámbito estatal, he resuelto:

Primero.—Conceder las ayudas destinadas a fomentar la realización de actividades por parte de las Asociaciones, Federaciones y Confederaciones de alumnos que se relacionan en el anexo I y por las cuantías que en el mismo se señalan.

Segundo.—Denegar las solicitudes presentadas por las Federaciones y Asociaciones que se relacionan en el anexo II por haber obtenido puntuación menor a la de la última subvencionada.