

«Fallamos:

Primero.—Que desestimamos el presente recurso interpuesto por don Juan Pazos Sierra, contra las Resoluciones del Ministerio para las Administraciones Públicas de fecha 10 de julio de 1992 («Boletín Oficial del Estado» del 25) y de 28 de octubre de 1992, ésta en reposición, descritas en el primero de los antecedentes de hecho, que en cuanto al objeto de estas actuaciones, se consideran ajustadas al ordenamiento jurídico, declarando su confirmación en la exclusión del recurrente de la integración pretendida en el Cuerpo Superior de Sistemas y Tecnologías de la Información de la Administración del Estado.

Segundo.—No hacemos una expresa condena en costas.»

En su virtud, este Ministerio de Administraciones Públicas, de conformidad con lo establecido en los artículos 118 de la Constitución; 17.2 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, y demás preceptos concordantes de la vigente Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, ha dispuesto la publicación de dicho fallo en el «Boletín Oficial del Estado», para general conocimiento y cumplimiento en sus propios términos de la mencionada sentencia.

Lo que digo a VV. II.

Madrid, 4 de junio de 1997.—P. D. (Orden de 27 de septiembre de 1996, «Boletín Oficial del Estado» de 4 de octubre), el Secretario general técnico, Tomás González Cueto.

Ilmos. Sres. Subsecretario y Director general de la Función Pública.

13914 *ORDEN de 4 de junio de 1997 por la que se dispone la publicación, para general conocimiento y cumplimiento, del fallo de la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en el recurso contencioso-administrativo 3/835/1994, promovido por doña María José López de Haro Requena y otros.*

La Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional ha dictado sentencia, con fecha 11 de marzo de 1997, en el recurso contencioso-administrativo número 3/835/1994, en el que son partes, de una, como demandante, doña María José López de Haro Requena, doña Raquel González de Buitrago Alonso y don José Antonio Vázquez Aldecoa, y de otra, como demandada, la Administración General del Estado, representada y defendida por el Abogado del Estado.

El citado recurso se promovió contra la Resolución del Ministerio para las Administraciones Públicas de fecha 21 de abril de 1993, que desestimaba el recurso de reposición interpuesto contra la Resolución del propio Departamento de fecha 26 de enero de 1993, sobre integración en la Escala a extinguir de Técnicos de la AISS.

La parte dispositiva de la expresada sentencia contiene el siguiente pronunciamiento:

«Fallamos:

Primero.—Desestimar el recurso número 835/1994, interpuesto por el Letrado don Arturo Núñez Samper Macho-Quevedo, en la representación que ostenta, contra la Resolución del Ministerio para las Administraciones Públicas de 21 de abril de 1994, que se confirma por ser ajustada al ordenamiento jurídico.

Segundo.—No hacer una expresa condena en costas.»

En su virtud, este Ministerio de Administraciones Públicas, de conformidad con lo establecido en los artículos 118 de la Constitución; 17.2 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, y demás preceptos concordantes de la vigente Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, ha dispuesto la publicación de dicho fallo en el «Boletín Oficial del Estado», para general conocimiento y cumplimiento en sus propios términos de la mencionada sentencia.

Lo que digo a VV. II.

Madrid, 4 de junio de 1997.—P. D. (Orden de 27 de septiembre de 1996, «Boletín Oficial del Estado» de 4 de octubre), el Secretario general técnico, Tomás González Cueto.

Ilmos. Sres. Subsecretario y Director general de la Función Pública.

MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO

13915 *ORDEN de 21 de marzo de 1997 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por la Audiencia Nacional, en el recurso contencioso-administrativo número 9/574/1996, promovido por don Enrique Meroño Mañas.*

Para general conocimiento y cumplimiento, en sus propios términos, se publica el fallo de la sentencia firme, dictada con fecha 23 de diciembre de 1996 por la Sección bis de la Audiencia Nacional, en el recurso contencioso-administrativo número 9/574/1996, promovido por don Enrique Meroño Mañas, contra Resolución expresa de este Ministerio, por la que se confirma en reposición la sanción disciplinaria impuesta al recurrente, cuyo pronunciamiento es del siguiente tenor:

«Fallamos: Que con estimación del recurso interpuesto por la Procuradora señora Noya Otero, en representación de don Enrique Meroño Mañas, debemos anular y anulamos por contrarias a derecho los actos recurridos; sin costas.»

Lo que digo a V. I. a los efectos de lo dispuesto en el artículo 103 de la vigente Ley reguladora de la Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo.

Madrid, 21 de marzo de 1997.—P. D. (Orden de 2 de noviembre de 1994, «Boletín Oficial del Estado» del 4), el Subsecretario, Enrique Castellón Leal.

Ilmo. Sr. Secretario general de Asistencia Sanitaria.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

13916 *RESOLUCIÓN de 8 de abril de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía de la vía de la Plata, N-630 de Gijón a Sevilla. Tramo: Zafra-Sevilla (Badajoz, Huelva y Sevilla)», 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 el 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 autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Las autovías se encuentran entre las obras que, para su autorización, es obligatorio formular declaración de impacto ambiental, según el apartado 7 del anexo al Real Decreto Legislativo 1302/1986.

Por tal motivo, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 30 de mayo de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, como memoria-resumen, la orden de estudio del estudio informativo mencionado para iniciar el procedimiento de evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, de acuerdo con el artículo 13 del Real Decreto 1131/1988, inició un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el potencial impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del citado Real Decreto, con fecha 22 de septiembre y 22 de octubre de 1990, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas y una lista de los aspectos significativos a tener en cuenta en la redacción del estudio informativo.

La relación de consultados, y una síntesis de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras redactó, para el tramo Zafra-Sevilla, tres estudios informativos:

Zafra-límite de provincia de Badajoz.

Límite de provincia de Badajoz-Venta del Alto.

Venta del Alto-Sevilla.

Al mismo tiempo redactó, para cada estudio informativo, su correspondiente estudio de impacto ambiental.

Cada estudio informativo y su estudio de impacto ambiental fueron sometidos, conjuntamente, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Real Decreto 1131/1988, al trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» el 29 de septiembre de 1993, para el tramo «Zafra-límite de provincia de Badajoz»; el 22 de febrero de 1995, para el tramo «Límite de provincia de Badajoz-Venta del Alto», y el 20 de enero de 1994 para el tramo «Venta del Alto-Sevilla». También fueron publicados anuncios para la información pública en el «Boletín Oficial de la Provincia de Badajoz» el 29 de septiembre de 1993 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Huelva» el 3 de febrero de 1994, para el tramo «Zafra-límite de provincia de Badajoz», y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla» el 29 de diciembre de 1993, para el tramo «Venta del Alto-Sevilla».

Finalmente, conforme al artículo 16 del Real Decreto 1131/1988, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 2 de febrero de 1996 y 17 de agosto de 1994, a la antigua Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, los expedientes de todos ellos, consistentes en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública de cada uno.

El anexo II contiene los datos esenciales de cada estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre los mismos realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

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

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 29 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 septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre los estudios informativos «Autovía de la vía de la Plata. CN-630 de Gijón a Sevilla. Tramos: Zafra-límite de provincia de Badajoz, límite de provincia de Badajoz-Venta del Alto y Venta del Alto-Sevilla», de la Dirección General de Carreteras.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada en cada uno de los tres estudios informativos, y vistas las alternativas estudiadas, se considera que desde el punto de vista medioambiental no existen diferencias significativas entre dichas alternativas, ya que todas discurren tan cercanas entre sí que puede considerarse que la sucesión de las diferentes alternativas de cada tramo forman una sola solución.

Si, como parece, fuera de este corredor cualquier alternativa podría producir mayores impactos que las estudiadas, sobre todo en la zona del cruce del parque natural de la Sierra de Aracena y los Picos de Aroche, cualquier solución de las estudiadas se considera ambientalmente viable, observando las prescripciones contenidas en los estudios de impacto ambiental de cada tramo y cumpliendo las siguientes condiciones:

1. Protección de ecosistemas, del paisaje y de puntos de interés geológico.

Antes del inicio del proyecto de trazado se realizará un estudio con carácter específico y de detalle, con planos a escala 1:5.000, donde se reflejarán los espacios de interés ecológico y paisajístico identificados por el estudio de impacto ambiental. En particular, en los alrededores de Monasterio, dentro del parque natural Sierra de Aracena y Picos de Aroche y en el complejo ribereño de interés ambiental del Rivera de Huelva, se identificarán y localizarán las áreas en las que se desarrollen especies endémicas, arboledas, las que tengan especial interés geológico, así como aquellas en las que se identifiquen corredores naturales de fauna.

De las afecciones directas e indirectas a los espacios antes indicados, debidas al trazado, se derivarán modificaciones de éste para minimizar dichas afecciones.

En base al estudio antedicho, se definirán las áreas de actividad fuera de la propia autovía, que incluirá la localización justificada, a través de

un análisis medioambiental, de canteras, préstamos, vertederos, parques de maquinaria, plantas de hormigonado y asfaltado, almacenes, viarios de accesos, instalaciones temporales, etc. que no deberán afectar al parque natural Sierra de Aracena y Picos de Aroche, ni al complejo ribereño de interés ambiental del Rivera de Huelva, bases de los biotopos más característicos, ni situarse sobre las zonas de interés geológico, paisajístico o ecológico, ni en zonas de recursos hídricos superficiales o subterráneos definidos en el estudio de impacto ambiental.

Se realizará, dentro de este estudio, un análisis exhaustivo de las especies «de interés especial» y, sobre todo, de las de «en peligro de extinción», como el lince ibérico y el águila imperial.

Si no se confirma adecuadamente la no afección a estas especies, la limpieza y el desbroce de las áreas a ocupar por las obras, y el uso de explosivos, solo se podrá realizar fuera del periodo comprendido entre el 1 de febrero y el 31 de agosto, para evitar perturbaciones a estas especies durante el periodo de reproducción de las mismas.

Se diseñarán los pasos correspondientes a los corredores de fauna inventariados en este estudio, cuando estos sean interceptados por la autovía. Estos pasos tendrán una embocadura externa de 15 a 20 metros de amplitud, estrechándose a un mínimo de 6 a 8 metros de ancho y altura mínima de 4 metros.

2. Prevención de ruido.

Se realizará, en el proyecto de trazado, un estudio de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación de la vía en los núcleos poblacionales de Calzadilla de los Barros, Fuente de Cantos, Monasterio, Santa Olalla de Cala, El Ronquillo, urbanizaciones «Las Nieves», «Entremontes» y «El Cucadero», Las Pajanosas y Santiponce. En base a este estudio se modificará convenientemente el trazado y, si esto no es posible, se diseñarán, se justificarán y se presupuestarán las medidas correctoras necesarias para garantizar que los niveles de inmisión sonora originados por esta actuación, medidos en las áreas definidas como urbanas o urbanizables en los documentos de planeamiento municipal vigentes en la fecha de publicación de esta declaración en el «Boletín Oficial del Estado», o, si no existieran éstos, a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura de las edificaciones existentes en el entorno, no sobrepasen los 55 dB Leq (A) entre las veintitrés horas y las siete horas y los 65 dB Leq (A) entre las siete y las veintitrés horas.

3. Protección del patrimonio histórico-artístico, cultural y socioeconómico.

Teniendo en cuenta la posibilidad de que se descubran restos que pudieran verse afectados por las diversas actuaciones del proyecto, se realizará, antes del inicio del proyecto de trazado, un análisis de la situación del patrimonio histórico-artístico y arqueológico del área, incluyendo el trazado de la calzada romana «Vía de la Plata». Se establecerá el potencial arqueológico de todo el área, localizando, caracterizando y catalogando los puntos de interés y las zonas de yacimientos, reflejando todo ello en planos a escala 1:5.000. El informe que se emita como consecuencia de este análisis establecerá la modificación pertinente del trazado o las medidas precisas para la conservación de este patrimonio.

Durante la ejecución de las obras se realizará un control y seguimiento de las tareas para prevenir los riesgos y corregir las posibles afecciones al patrimonio arqueológico no identificado por el estudio mencionado, en consulta con los órganos competentes de las Juntas de Extremadura y Andalucía.

En consulta con las corporaciones locales se realizará un estudio de delimitación de los suelos de alto valor agrícola y otros protegidos en las normativas municipales, y de las afecciones sobre los servicios de riego, de abastecimiento, de saneamiento y de vertederos de residuos sólidos urbanos. En función de este estudio se ajustará el trazado con el fin de minimizar afecciones.

4. Protección del sistema hidrológico.

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas interceptadas y afectadas por las diversas actuaciones del proyecto, en especial los acuíferos de Santa Olalla de Cala y los embalses de La Minilla y Cala, se llevarán a cabo las siguientes medidas:

Antes del inicio del proyecto de trazado de la autovía:

Se realizará un estudio en el que se señalen, a escala 1:5.000, las zonas con vulnerabilidad hidrogeológica, donde se pormenoricen los acuíferos que puedan verse afectados directa o indirectamente por la actuación. El trazado definitivo se justificará, desde el punto de vista de la minimización de impactos, a partir de este estudio.

En la fase de proyecto de trazado y de construcción:

Se desechará la reunión de escorrentías de diferentes cuencas parciales en puntos de drenaje unitario, para evitar, entre otros efectos, el incre-

mento de los caudales drenantes y la alteración del perfil de equilibrio de la red de drenaje de cada cuenca, así como para mantener la necesaria seguridad ante avenidas y posibles inundaciones.

De acuerdo con las conclusiones del estudio de las zonas de vulnerabilidad hidrogeológica, se redactarán las medidas de prevención y control para garantizar que no puedan producirse vertidos hacia el sistema de drenaje natural superficial y de aguas subterráneas de sustancias contaminantes, procedentes tanto de la actividad de la obra como de los accidentes que puedan originarse durante la explotación de la misma, de acuerdo con lo indicado en el punto 5.8 del estudio de impacto ambiental del tramo «Límite de provincia de Badajoz-Venta del Alto».

En la fase de obras:

No se podrá ubicar ninguna instalación auxiliar, ni se podrán acumular materiales de obra, o procedentes de los movimientos de tierra, en aquellas áreas desde las que se pueda afectar directamente o por escorrentía o erosión al sistema de drenaje natural superficial y a los acuíferos detectados en el estudio de zonas con vulnerabilidad hidrogeológica.

5. Protección de viarios.

Tanto en la fase de construcción como en la de explotación de la nueva autovía, se asegurará la continuidad de los viarios existentes. Para ello, se diseñarán las estructuras necesarias y se tomarán las medidas oportunas precisas, teniendo en cuenta las necesidades de paso de maquinaria agrícola y servicios forestales contra incendios.

6. Localización de canteras, graveras, etc. y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica.

Para la explotación de canteras, graveras y materiales de préstamos se deberá dar preferencia a las ya existentes en la zona. Si esto no fuera posible, o éstas fueran insuficientes, y las extracciones se realizarán en puntos no previstos en el proyecto de construcción, de acuerdo con lo prescrito en la condición primera, las explotaciones que se abran deberán someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental por parte del órgano competente.

En el proyecto de construcción se incluirán las medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

Se restaurarán los taludes, las canteras y otras zonas de extracción de materiales, los vertederos, las zonas de instalaciones auxiliares, los viarios de acceso a la obra, etc., y se realizará un tratamiento especial de restauración y adecuación paisajística en las boquillas de los túneles y estribos de grandes estructuras, adecuándolos a su entorno y estableciendo las medidas técnicas adecuadas para evitar problemas de estabilidad y de erosión eólica e hídrica. Además, se incluirá la restauración de los fondos de las vaguadas afectadas por la construcción de viaductos.

Las acciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin se redactará un plan de obra en el que se establezca la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

7. Seguimiento y vigilancia.

Se detallará el programa de vigilancia ambiental, propuesto en el apartado 6 de los estudios de impacto ambiental, para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en los estudios de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración. En él se indicará el proceso de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes, su frecuencia y período de emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras, como órgano promotor del proyecto será responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Ésta dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente declaración.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

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

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección de ecosistemas, paisaje y puntos de interés geológico, a que se refiere la condición 1.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la prevención del ruido, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección del patrimonio cultural y social, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas sobre la protección de viarios, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la localización de canteras, graveras etc., y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, y al plan de obras, a que se refiere la condición 6.

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

Informe sobre la efectividad de los pasos de fauna a que se refiere la condición 1.

Informe sobre la efectividad de las medidas correctoras sobre prevención del ruido a que se refiere la condición 2.

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas para la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica a que se refiere la condición 6, así como sobre las actuaciones de reposición que sean precisas.

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 explotación.

Del examen de estos informes por parte de la Dirección General de Calidad 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 ambiental.

8. Documentación adicional.

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudio y justificación, con los planos correspondientes, de la protección de ecosistemas, del paisaje y de puntos de interés geológico, a que se refiere la condición 1.

Estudio de previsión de los niveles sonoros y proyecto de medidas correctoras, a que se refiere la condición 2.

Análisis y estudio para la protección del patrimonio histórico-artístico, cultural y socioeconómico, a que se refiere la condición 3.

Estudio y justificación, con los planos correspondientes, de la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 4.

Justificación de las medidas adoptadas, relativas a la localización de canteras, graveras, etc., y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica, y plan de obra, a que se refiere la condición 6.

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

9. Definición contractual de las medidas correctoras.

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán justificadas técnicamente en la memoria y anejos correspondiente del proyecto de construcción, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en los planos del proyecto de construcción, sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas particulares del proyecto de construcción y su definición económica en el presupuesto del proyecto de construcción.

También se valorarán los costes 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, 8 de Abril de 1997.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Relación de consultados y respuestas recibidas

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en Extremadura	—
Presidencia de la Junta de Extremadura. Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura	—
ICONA	X
Instituto Universitario de Estudios. Desarrollo Regional de la Universidad de Extremadura	—
Cátedra de Botánica de la Universidad Extremadura	X
Diputación Provincial de Badajoz	X
ADENEX (Asociación para la Defensa de la Naturaleza en Extremadura)	X
GEXAN (Grupo Extremeño de Amigos de la Naturaleza)	—
CEPA	—
Asamblea Verde	—
ANDALUS. Federación Ecologista Andaluza Amigos de la Tierra	—
Centro de Edafología y Biología Aplicada	—
Centro de Estudios Territoriales y Urbanos	X
Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología de Sevilla	—
Delegación del Gobierno en Andalucía	—
Presidencia de la Junta de Andalucía	—
Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	X
Confederación Hidrográfica del Guadiana	X
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	—
Diputación Provincial de Sevilla	—
Colectivo Wadakabir	—
Federación Ecologista Pacifista de Sevilla	—
Facultad de Biología. Universidad de Sevilla	—
Cátedra de Planeamiento Urbanístico. Escuela de Arquitectura. Universidad de Sevilla	—
Ayuntamiento de Sevilla	—
Ayuntamiento de Santiponce	X
Ayuntamiento de Panajosas	X
Ayuntamiento de El Ronquillo	—
Ayuntamiento de Monesterio	X
Ayuntamiento de Fuente de Cantos	—
Ayuntamiento de Calzadilla de los Barros	—
Ayuntamiento de Zafra	—

Respuestas de interés a las consultas realizadas:

El ICONA expone que el trazado previsto en la memoria-resumen atravesaría o discurriría próximo a espacios de elevado interés natural que podrían verse afectados por la futura autovía. Manifiesta, asimismo, que se ha constatado la presencia de algunas especies animales catalogadas de «interés especial» (Real Decreto 439/1990 de 30 de marzo), cuyos hábitats pueden ser alterados. Entre ellas destaca la nutria, la avutarda, la ganga común, la ortega, el alcaraván, la grulla, el águila perdicera, el águila real, y el buitre leonado. Sobresalen, también, la cigüeña negra y el linco, catalogadas «en peligro de extinción». Además varias especies de ungulados cinegéticos y, quizás, el lobo, dice que serían afectados por el trazado.

Para minimizar los impactos recomienda que el trazado discurra, mayoritariamente, sobre el de la carretera nacional.

Hace referencia a la importancia de la calidad de las aguas del río Rivera de Cala, designado por el Estado español ante la Unión Europea en cumplimiento de la Directiva 78/659/CEE, relativa a la calidad de las aguas dulces que han de ser protegidas o mejoradas para ser aptas para la vida de los peces.

La Cátedra de Botánica de la Universidad de Extremadura manifiesta que toda estimación sobre el posible perjuicio ambiental, como consecuencia de la construcción de una carretera, debería pasar necesariamente por un estudio previo sobre el valor florístico, paisajístico y faunístico del área afectada.

La Diputación de Badajoz dice que no tiene nada que sugerir que se relacione con sus carreteras.

La Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura realiza una descripción del entorno, resaltando la alta fertilidad de los suelos de la comarca de Los Barros, que ocupa desde el inicio del corredor hasta las proximidades de Fuente de Cantos; el paisaje predominante de secano desarbolado, que antaño fue un encinar, entre Fuente

de Cantos y las proximidades de Monesterio y, entre Monesterio y Sevilla, el cruce de Sierra Morena occidental, con una densa cobertura arbórea sobre un terreno accidentado, que constituye un paisaje natural de gran atractivo.

Expresa su preocupación por la destrucción de la vegetación, y pide medidas de restauración, sobre todo en el tramo donde se cruza Sierra Morena.

La Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía envía un informe en el que destaca que hay tres documentos que incidirán especialmente en la elaboración del proyecto:

La Ley 2/1989 por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos y se establecen medidas adicionales de protección.

Plan Especial de Protección del Medio Físico (PEPME) de las provincias de Huelva y Sevilla, aprobado por la Orden 7/7/1986, del Consejo de Obras Públicas y Transportes.

Bases de Ordenación del Territorio de Andalucía (BOT), aprobadas por acuerdo de 27/3/1990, del Consejo de Gobierno de Andalucía.

La Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía dice que el proyecto discurre por una zona clasificada como complejo ribereño de interés ambiental (RA-1) en los términos municipales de El Ronquillo y Guillena debiendo tenerse en cuenta las normas generales de uso y actividades, contempladas en el Plan de Protección del Medio Físico de la Provincia de Sevilla.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana comunica que no tiene ninguna sugerencia ambiental sobre el proyecto.

El Ayuntamiento de Santiponce considera la conveniencia de rectificar el trazado, a su paso por las inmediaciones de la población, para que no tenga incidencia negativa sobre el núcleo urbano, el teatro romano y el monasterio de San Isidoro del Campo.

El Ayuntamiento de Monesterio envía una serie de recomendaciones de tipo medioambiental como: Tratamiento de taludes, estructuras en lugar de terraplenes, trasplante de las encinas afectadas por la autovía, pasos para fauna, etc.

ANEXO II

Resumen del estudio de impacto ambiental

1. Contenido.

El objeto de los estudios informativos es la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir, en líneas generales, los trazados de las diferentes alternativas de una autovía entre Zafra y Sevilla, con una longitud aproximada de 130 kilómetros y para una velocidad de proyecto de 100 kilómetros/hora. La sección transversal de esta autovía es de dos calzadas, con dos carriles cada una, separadas por una mediana de 12 metros.

El ámbito territorial considerado ha sido el corredor de la actual carretera N-630, en una franja de unos 2 kilómetros de ancho, discurriendo las alternativas estudiadas a la derecha o a la izquierda de la carretera existente.

1.1 Descripción de las alternativas estudiadas.

1.1.1 Zafra-Límite de provincia de Badajoz.

Se ha subdividido en dos subtramos:

1.1.1.1 Subtramo I:

El origen conecta con el final del estudio informativo Mérida-Zafra. El final de este tramo está situado a la altura del punto kilométrico 708,400 de la actual CN-630. Comprende las variantes de las poblaciones de Calzadilla de los Barros y Fuente de Cantos. Se cruza la carretera C-437 a Bienvenida, y las carreteras de Llerena y Montemolín desde Fuente de Cantos. Se afectan varios arroyos, como el Rivera de Atarja, Arroyo de las Cañadas y el Arroyo del Taconal.

Las alternativas estudiadas en este subtramo son las siguientes:

Alternativa A:

Con una longitud de 21.966 metros, el trazado discurre al este de la actual CN-630. Se han proyectado dos enlaces, uno en el punto kilométrico 7,750 para dar acceso a Calzadilla de los Barros y el otro en el punto kilométrico 15,130 en Fuente de Cantos, ambos enlaces son del tipo diamante completos.

Alternativa B:

Con el mismo origen que la A y el final en el punto kilométrico 9,300 de la misma, tiene una longitud de 9.409 metros.

Se sitúa entre la carretera actual y la alternativa A, acercándose bastante a la CN-630 hasta el perfil 7+500 en el que se aleja para conectar con la alternativa A en la variante de Calzadilla de los Barros.

En el punto kilométrico 6,080 se proyecta una estructura sobre el arroyo Rivera de Atarja, cruzando, además, los cauces de los arroyos Matasanos y de las Cañadas.

En el punto kilométrico 8,310 se cruza la carretera a la estación desde Calzadilla de los Barros, proyectándose en ese punto un enlace tipo diamante.

Alternativa C:

Tiene una longitud de 12.151 metros con su origen en el punto kilométrico 9,300 de la alternativa A y su final coincidente con la misma.

Se sitúa al este de la denominada A hasta el punto kilométrico 13,100, en que corta a la misma, y desde este punto entre la carretera N-630 y la alternativa A, correspondiendo este último tramo a la variante de Fuente de Cantos. Esta variante se ubica a 500-600 metros del núcleo urbano.

En el punto kilométrico 15,875 cruza la carretera C-437 a Bienvenida, proyectándose un enlace en este punto.

1.1.1.2 Subtramo II:

El origen es el final del Subtramo I y el final conecta con la carretera actual N-630 en el punto kilométrico 740,370, una vez adentrados en la provincia de Huelva. Incluye la variante de Monesterio y se cruzan las carreteras a Montemolín, a Pallarés (desde Monesterio) y la C-431 a Usagre y Llerena.

Entre los cursos fluviales afectados destacan el arroyo Culebrín, el arroyo del Helechoso y el Rivera de Cala.

Las alternativas estudiadas en este subtramo son las siguientes:

Alternativa A:

Tiene una longitud de 80.637 metros y ocupa todo el subtramo.

En el punto kilométrico 7,100 se cruza la carretera a Montemolín proyectándose un enlace tipo diamante que a su vez conecta con la actual CN-630.

La variante de Monesterio se proyecta por el este de la población aproximadamente a 500-600 metros del núcleo urbano. En el punto kilométrico 13,430 se ubica el enlace de Monesterio, de tipo diamante.

Una vez cruzada la CN-630 y hasta el punto kilométrico 17,310 esta alternativa se sitúa entre la carretera actual y el arroyo Culebrín.

En el punto kilométrico 20,650 se proyecta un enlace tipo diamante para conectar con la carretera C-413 a Llerena y Usagre.

En el punto kilométrico 21,900 se cruza el arroyo Culebrín. Desde aquí y hasta el límite de la provincia de Huelva, discurre al este de la carretera actual, aproximadamente a 500-700 metros de la misma. En el límite de la provincia de Huelva, y sobre el Rivera de Cala se proyecta una estructura de 3 vanos, con luces de 30 metros en extremos y 40 metros en el central.

Después de cruzar el límite de provincia de Huelva, se aproxima a la CN-630, hasta enlazar con ella aproximadamente en el punto kilométrico 740,370 de éste.

Alternativa B:

Esta alternativa, de 5.966 metros de longitud, tiene su origen coincidente con la alternativa A y su final en el punto kilométrico 6,100 de la misma. Se sitúa al este de ésta, alejándose más de la carretera actual. En el punto kilométrico 3,000 cruza el arroyo Valdelaorden.

Alternativa C.1:

Tiene su origen en el punto kilométrico 6,150 de la alternativa A y su final en el punto kilométrico 11,500 de la misma. Su longitud total es de 5.212 metros. Se sitúa al oeste de la alternativa A y corta a la actual CN-630 en dos puntos (puntos kilométricos 717,470 y 718,150), mediante dos pasos bajo la misma. Cruza los arroyos del Cuervo y Aprisco.

Alternativa C.2:

Tiene el mismo origen y final que la anterior, siendo su longitud de 5.203 metros. Es muy similar a la anterior con la única diferencia de tener un tramo en recta más largo, lo que hace que disminuya la longitud, pero aumente el movimiento de tierra.

Alternativa D:

Esta alternativa, de 7.534 metros de longitud, tiene su origen en el punto kilométrico 11,500 de la alternativa A y su final en el punto kilométrico 18,000 de la misma.

Desde el origen y hasta el cruce con la CN-630 (que se produce en el punto kilométrico 723,050), se sitúa entre la alternativa A y Monesterio, o sea, se acerca más al núcleo urbano (450-500 metros).

Alternativa E.1:

Tiene 11.358 metros de longitud. Su origen está en el punto kilométrico 19,000 de la alternativa A e idéntico punto final.

En el punto kilométrico 20,640, aproximadamente, cruza la CN-630 desarrollándose al oeste de la misma y bastante próxima a ella (50-200 metros). Cruza los arroyos del Rivera de Cala, Culebrín y Helechoso.

Alternativa E.2:

Esta alternativa es una subvariante de la anterior. Tienen el mismo origen y el punto final está en el punto kilométrico 22,000. Su longitud total es de 3.907 metros.

1.1.2 Límite de provincia de Badajoz-Venta del Alto:

Se ha dividido en tres subtramos, correlativos en numeración a los del estudio anterior.

1.1.2.1 Subtramo III:

Abarca desde el final del subtramo II hasta el límite provincial entre Huelva y Sevilla, estando todo él dentro de la provincia de Huelva. Incluye la variante de Santa Olalla de Cala.

Las alternativas estudiadas en este subtramo son:

Alternativa A:

Abarca todo el subtramo, con una longitud de 18.229 metros. A partir del enlace de Cala, en las proximidades del origen, donde cruza a la actual CN-630, discurre siempre al este de la misma. La variante de Santa Olalla es, por tanto, por el este y a 200 metros del núcleo urbano, dotada con un enlace en la intersección con la carretera C-435 a Almadén de la Plata.

Además de los dos enlaces se proyectan diez pasos inferiores, cuatro superiores y 6.480 metros de caminos agrícolas.

Alternativa B:

Esta alternativa también abarca todo el tramo, con una longitud de 18.229 metros. Empieza discuriendo, a partir del enlace de Cala, más al este que la alternativa A. Se proyecta la variante de Santa Olalla, aproximadamente, a 750 metros del núcleo urbano, con un enlace también al cruzar la C-435 a Almadén de la Plata.

Posteriormente se cruza la CN-630 y se discurre por el oeste de la misma hasta que, cerca del final del tramo, vuelve a cruzarse al este. Además, de los dos enlaces se proyectan doce pasos inferiores, tres superiores y 5.180 metros de caminos agrícolas.

Alternativa C:

Tiene el mismo origen que las dos anteriores y termina sobre la alternativa A en el punto kilométrico 7,460. Discurre entre las alternativas A y B, proyectándose la variante de Santa Olalla a 350 metros del núcleo urbano. Se proyectan tres pasos inferiores, dos superiores y 1.920 metros de caminos agrícolas. Tiene una longitud de 7.360 metros.

Alternativa D:

Esta alternativa empieza en el punto kilométrico 13,575 de la alternativa B terminando, tras 4.716 metros de recorrido, en el punto final común a todas. Consiste en unir, en este tramo final, la B con la A, cruzando por encima de la CN-630 que las separa. Se proyectan en ella tres pasos inferiores y 400 metros de caminos agrícolas.

1.1.2.2 Subtramo IV:

Abarca desde el final del subtramo III hasta pasada la variante de El Ronquillo.

Las alternativas estudiadas en este subtramo son:

Alternativa A:

Tiene una longitud total de 9.700 metros. Discurre totalmente al este de la CN-630, primero próxima y separándose progresivamente al acercarse a El Ronquillo, cuya variante se encuentra en este tramo. Se incluyen dos enlaces, para la carretera de Almadén de la Plata y para El Ronquillo. Este enlace de El Ronquillo es el único del tramo total que, por limitación de espacio utilizable, adopta una tipología del trébol parcial en vez del diamante que, con carácter general, se ha empleado para el resto de los enlaces. Además de los enlaces citados se proyectan tres pasos superiores, once inferiores y 10.630 metros de caminos agrícolas.

Alternativa B:

Esta alternativa tiene una longitud de 10.142 metros. Su trazado es parecido, y por el mismo lado, al de la alternativa A. Constituye una variante de aspectos parciales del trazado, intentando economizar movimientos de tierra. Tiene, además de los dos enlaces citados (el de El Ronquillo es incluso coincidente), cuatro pasos superiores, trece inferiores y 11.310 metros de caminos agrícolas.

Alternativa C:

Esta alternativa tiene 10.136 metros y coincide con la A hasta el enlace de Almadén de la Plata. A partir de ahí cruza la CN-630, discurre por el oeste de la misma a menos de 3 kilómetros y vuelve a cruzarla para coincidir al final con la alternativa A. Ambos cruces sobre la CN-630 son superiores. Los dos enlaces son idénticos a los de la alternativa A y tiene, además, tres pasos superiores, diez inferiores y 11.280 metros de caminos agrícolas.

Alternativa D:

Tiene una longitud total de 9.566 metros. Discurre fundamentalmente por el oeste y tiene dos cruces bajo la CN-630, uno al principio y otro cerca del final del tramo, para hacer la variante de El Ronquillo por el mismo lugar que las anteriores y con el mismo enlace. El enlace para la carretera de Almadén de la Plata, a diferencia de las anteriores variantes, se efectúa en el mismo lugar en que lo hacen actualmente ambas carreteras. Se ha proyectado, además, un paso superior, nueve inferiores y 7.450 metros de caminos agrícolas.

1.1.2.3 Subtramo V:

Abarca desde el final de la variante de El Ronquillo hasta la Venta del Alto. Incluye el cruce del río Rivera de Huelva y el túnel proyectado para la cuesta de la Media Fanega.

Alternativa A:

Tiene 13.070 metros de longitud. Discurre al este de la carretera N-630 hasta que la cruza, cerca del final. Sólo tiene un enlace, al final del tramo, para la carretera de Aracena. La longitud total de estructuras sobre ríos o barrancos es de 1.940 metros y la del túnel de 1.640 metros. Se proyectan en total cinco pasos superiores, cinco inferiores y 5.900 metros de caminos agrícolas.

Alternativa B:

Tiene 13.181 metros de longitud. Empieza donde la alternativa A. Enseguida gira al oeste y cruza en tres ocasiones la CN-630 para ubicarse al oeste de la misma desde el cruce con el río Rivera de Huelva hasta el final. Tiene también un enlace para la carretera de Aracena. La longitud total de estructuras es de 1.260 metros y la del túnel de 1.420 metros. En total se han proyectado dos pasos superiores, siete inferiores y 4.600 metros de caminos agrícolas.

Alternativa C:

Es igual que la B, excepto los 4 primeros kilómetros donde se acerca más a la CN-630. Su longitud total es de 12.957 metros.

En el tramo inicial se proyecta un viaducto de 540 metros de longitud, mientras el de la alternativa B tenía sólo 380 metros. El túnel, y el resto de trazado, es idéntico a la alternativa B. Se proyectan tres pasos superiores, cinco inferiores y 3.920 metros de caminos agrícolas.

Alternativa D:

Es una composición de las alternativas C (en su primer tramo de 7 kilómetros), y A (en su tramo final), con un tramo intermedio de unión que es donde se encuentra el túnel. Este túnel tiene una longitud inferior a los de las variantes anteriores (710 metros), pero en cambio tiene mayor longitud de viaductos (2.360 metros). Están previstos cinco pasos superiores, cinco inferiores y 4.739 metros de caminos agrícolas.

1.1.3 Venta del Alto-Sevilla:

Las alternativas estudiadas son las siguientes:

Alternativa A:

Tiene una longitud de 25.500 metros. Se desarrolla por el oeste de la carretera N-630 actual hasta el enlace de Guillena, y por el este a continuación. Tiene 14 pasos inferiores y uno superior, así como 20,0 kiló-

metros de caminos agrícolas y una vía de servicio bidireccional de 1,4 kilómetros. Incluye cinco enlaces: Las Pajanosas, Gerena, Guillena, La Alga-ba y Santiponce.

Alternativa B:

Tiene el origen común con la anterior y 9.122 metros de longitud, situándose entre la carretera actual y la alternativa A, más próxima, por tanto, a Las Pajanosas.

Alternativa C:

Tiene su origen en el punto kilométrico 9,000 de la alternativa A y su final en el punto kilométrico 16,800 de la misma, con una longitud de 7.567 metros. Después del enlace de Gerena se mantiene por el oeste de la N-630.

Alternativa D.1:

Tiene su origen en el punto kilométrico 16,800 de la alternativa A, una longitud de 8.763 metros y su final coincide con el de ésta. Se ubica entre dicha alternativa y la CN-630, acercándose a ésta y variando los enlaces de La Alga-ba y Santiponce.

Alternativa D.2:

Tiene su origen en el punto kilométrico 16,800 de la alternativa A y su final coincidente. Su longitud es de 8.811 metros.

Puede considerarse una subvariante de la D1 que se aleja de Santiponce.

Para todas las alternativas, y desde el enlace de la Alga-ba se proyectan tres carriles por sentido hasta el final. La mediana se mantiene de 12 metros hasta el punto kilométrico 24,750, donde empieza a reducirse para encajar la autovía bajo el ferrocarril Sevilla-Huelva.

1.2 Inventario y análisis ambiental:

El estudio de impacto ambiental hace una descripción de la situación proporcional, analizando:

En el medio físico:

El clima.

La geología (regional y local).

La hidrología.

La edefología.

La vegetación.

La fauna.

El paisaje.

Los ruidos (actuales y previsibles).

Calidad del aire (actuales y previsibles con la autovía).

En el medio demográfico y socioeconómico:

La demografía.

El patrimonio histórico-artístico y arqueológico.

Las vías pecuarias.

Los factores socioeconómicos (sector primario, secundario y terciario). El sistema territorial (asentamiento de población, edificaciones y equipamientos).

La infraestructura básica.

Los espacios de interés natural.

El medio institucional.

Se estudian las alteraciones previsibles sobre cada una de las variables enumeradas anteriormente.

1.2.1 Zafra-límite de provincia de Badajoz:

Los impactos potenciales, para todas las alternativas, que el estudio señala son:

Mejora de la calidad del aire en las actuales travesías.

Impactos de carácter moderado sobre el medio geológico, ya que no han detectado puntos de interés geológico y/o paleontológico.

Impactos de carácter moderado sobre las aguas superficiales al cruzarse los cauces en sus cabeceras.

Impacto de carácter moderado sobre la destrucción de suelos.

Impacto de carácter severo sobre la vegetación en la zona de Monasterio por la destrucción directa de encinas y alcornoques de alto valor.

El impacto sobre la fauna se considera moderado, y similar en todas las alternativas, si se aplican determinadas medidas correctoras, tanto en la fase de construcción como de explotación.

El impacto sobre el paisaje en el subtramo I es menor que el que se producirá en el subtramo II, considerándose, en general, de carácter moderado sin distinción entre las diferentes alternativas.

La inmisión de ruidos se considera de carácter positivo, al alejarse todas las alternativas de las poblaciones, aunque considera que, en el caso de realizarse la alternativa C en el subtramo I, sería necesario una pantalla arbórea frente a Fuente de Cantos para reducir los niveles sonoros nocturnos a valores aceptables.

Todas las alternativas atraviesan el parque natural de la Sierra de Aracena y Picos de Aroche, sin posibilidad de evitarlo, considerando en general la afección como moderada, sin distinción entre alternativas.

En el análisis comparado de alternativas se indica que:

En el subtramo I la alternativa C se considera mejor, desde el punto de vista medioambiental, al ocupar menor superficie de suelo y encinares, que la A.

En el subtramo II se comparan las alternativas A, C₁ y C₂, es peor que la A y la C₁, por tener mayor volumen de movimiento de tierras. La A y C, son consideradas similares, ya que la A destruye menos suelo, con mayor movimiento de tierras, pero con menos material sobrante para vertederos.

En otra parte del subtramo se comparan las alternativas A y D, manifestándose que es claramente favorable la alternativa D, aunque necesite, como medida correctora, una pantalla arbórea para reducir los niveles de ruido frente al casco urbano de Monesterio.

En el final del subtramo II se comparan las alternativas A, E₁ y E₂. Entre las tres el estudio se decanta por la E₁ frente a la A, y por la E₂ frente a la E₁, aunque la diferencia entre estas últimas es mínima.

1.2.2 Límite de provincia de Badajoz-Venta del Alto:

Igual que en el estudio anterior se analiza un corredor común para todas las alternativas.

El inicio del corredor se sitúa en el extremo oriental del parque natural de la Sierra de Aracena y Picos de Aroche, que presenta dehesas de alcornoques y encinas, ocupando estas formaciones los primeros 15 kilómetros del tramo. En el resto del tramo existen algunas masas arboladas de eucalipto. En las zonas de relieve más suave y mejor calidad de suelo se encuentran pequeñas parcelas dedicadas al aprovechamiento agrícola.

Según el estudio se han analizado las especies animales posibles de encontrar en cada uno de los ecosistemas existentes en el corredor. También se indica que próximas al corredor están las zepas «Sierra Aracena y Picos de Aroche» y «Sierra Pelada y Rivera del Aserrador» incluidas en el parque natural Sierra de Aracena y Picos de Aroche.

En estas zonas se encuentran el buitre negro y el águila imperial. También se indica la proximidad del parque natural Sierra Norte de Sevilla en el que destaca la existencia del buitre leonado.

En el estudio se señalan dos yacimientos arqueológicos en las inmediaciones del trazado seleccionado, una villa romana de finales del siglo I al siglo IV y el otro con túmulos y fragmentos de ladrillo pertenecientes a otra villa romana.

Se atraviesan los espacios de protección especial: Alcornocales de Cala y Rivera de Cala, integrados en el parque natural de la Sierra de Aracena y Picos de Aroche, así como el complejo ribereño de interés ambiental del Rivera de Huelva, este último fuera de los límites del parque. Se incluyen planos con el planeamiento urbanístico de los núcleos de población atravesados actualmente por la CN-630, que quedarán cercanos a la autovía.

El estudio señala, para todas las alternativas, los siguientes impactos previsibles:

Impacto de carácter moderado, generado por el movimiento de tierras.

Sobre las aguas superficiales se prevé un impacto compatible y sobre las aguas subterráneas no se prevé ningún impacto.

Impacto de carácter moderado sobre la destrucción del suelo.

Impacto sobre la vegetación entre severo y moderado, dependiendo de la superficie ocupada durante la construcción de las obras fuera de la autovía.

Impacto de carácter moderado sobre la fauna, a pesar de la gran riqueza faunística que existe en el corredor, debido a que la gran extensión y homogeneidad de las zonas adyacentes facilitará el desplazamiento de los animales afectados a zonas aledañas.

Impacto sobre el paisaje de carácter moderado, si se realizan las adecuadas medidas correctoras.

Se considera que el nivel de ruidos en las poblaciones disminuirá, aunque serán necesarias pantallas acústicas en las inmediaciones de los núcleos de población.

Se espera que ninguna alternativa afecte a los yacimientos arqueológicos de Ventorro de Juanillón y Puerto Hostal Blanco, aunque las alternativas B y C del tramo V se aproximan bastante, recomendándose una delimitación detallada previa al inicio de las obras.

Todas las alternativas atraviesan el parque natural de la Sierra de Aracena y Picos de Aroche, así como una franja transversal del complejo ribereño de interés ambiental Rivera de Cala y Huelva.

En el análisis comparado de alternativas se indica que:

No existe diferencia entre las alternativas, desde el punto de vista de afección al sistema hidrológico.

Las afecciones geológicas de las alternativas B y C son menores que las de la A, en el subtramo III-1; las de las alternativas B y D son similares y menores que las de la A en el subtramo III-2. En los tramos IV y V la alternativa C es la más favorable.

La alternativa B en el subtramo III tiene menor movimiento de tierras, afectando a suelos poco desarrollados.

En el tramo IV la alternativa C es la que tiene menos movimiento de tierra y menos ocupación. En el tramo V la más favorable es la A, seguida de la C y, por último, las B y D.

Desde el punto de vista de destrucción de la vegetación, la más favorable es la B, en el subtramo III, por discurrir más próxima a la carretera actual que las demás. En los subtramos IV y V la que afecta a menos formaciones vegetales de interés es la alternativa C.

La afección sobre la fauna es menor en la alternativa C en los subtramos IV y V, no existiendo diferencias significativas en el subtramo III.

La afección al paisaje es similar en todas las alternativas.

La alternativa A es mejor, en el subtramo V, por ser la más alejada de los yacimientos arqueológicos.

La alternativa A en el subtramo V, afecta a las normas subsidiarias del término de Guillena, atravesando por zonas rústicas o forestales de protección especial o de utilización controlada. Las alternativas A y D afectan, marginalmente, a suelo urbanizable en la urbanización «Entre-montes».

El estudio, como conclusión, considera que las alternativas globalmente más favorables son: La B en el subtramo III y la C en los subtramos IV y V.

1.2.3 Venta del Alto-Sevilla:

Según el estudio, la afección sobre la calidad de las aguas superficiales no será significativa, tanto en la fase de obra como en la de explotación, siempre que se tomen las debidas medidas de precaución.

En cuanto a la afección sobre los acuíferos, se indica que, aunque los trazados discurren durante 5 kilómetros, sobre el acuífero número 26 y durante 1 kilómetro sobre el acuífero número 28, la disminución de la recarga por el efecto de la impermeabilización del terreno por donde discurre el trazado se considera despreciable.

Según el estudio, la vegetación potencial tiene escasa representación en la franja estudiada, ya que el bosque primitivo ha sido adehesado en los terrenos con mayores pendientes y suelos más pobres y, por otro lado, sustituido por cultivos agrícolas en las zonas con mayor capacidad productiva.

Todas las alternativas estudiadas discurren, desde el origen del tramo hasta Las Pajanosas, por terrenos de encinar combinados con manchas de matorral, pastizales y superficies dedicadas a labores extensivas.

A partir de Las Pajanosas, las encinas van desapareciendo, dando paso a tierras de cultivo.

Las afecciones sobre la vegetación son consideradas como moderadas en el inicio del tramo, donde existen encinares adehesados, y de moderado a compatible en el resto, donde se afecta principalmente a cultivos.

El estudio indica que próxima al corredor por donde discurren todas las alternativas estudiadas se encuentra la zepa «Sierra Norte de Sevilla» incluida en el parque natural Sierra Norte. Se incluye una lista de las posibles especies faunísticas en el área del proyecto.

Según el estudio la mayor afección a la fauna se producirá en el inicio del tramo, donde existen importantes grupos faunísticos, esencialmente mamíferos y aves. Sin embargo, a pesar de la destrucción o alteración de estos ecosistemas en las zonas ocupadas por las obras de la nueva vía, debido a la gran extensión y homogeneidad de los mismos la fauna, previsiblemente, se desplazará a zonas aledañas. La afección es considerada semejante para todas las alternativas y, según el estudio, será entre moderada y compatible.

En el primer tercio del tramo, constituido por una orografía accidentada con vegetación autóctona y algunas especies repobladas, se observa un paisaje definido por una variedad de formas del terreno con masas arbóreas de características interesantes. En los otros dos tercios del tramo, con terrenos de pendientes suaves y las tierras cultivadas, el paisaje tiene un menor atractivo.

Las afecciones, mayores en el primer tercio del tramo, las considera entre compatibles y moderadas, pudiéndose aminorar mediante la aplicación de medidas de recuperación de los terrenos afectados.

Los niveles de ruidos en las poblaciones de Las Pajanosas y Santiponce tendrán un efecto positivo. No obstante los niveles de ruido previstos para todas las alternativas seguirán estando por encima de los recomendados, lo que implica que deberán diseñarse pantallas antirruído en la urbanización del «Cucadero», Las Pajanosas y Santiponce.

El estudio incluye un inventario y los planos correspondientes del patrimonio arqueológico, proporcionado por la Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, donde se observa que algunos puntos de interés podrían ser afectados. En el estudio solo se indica que la gran densidad de yacimientos aconseja realizar, durante la fase del proyecto de construcción, una prospección detallada del tramo comprendido entre Las Panajas y Sevilla para delimitar con más precisión los puntos identificados, entre los que selecciona siete de ellos que son los más cercanos a las trazas.

En este tramo no se afecta a ningún espacio natural protegido.

Se incluyen planos del planeamiento urbanístico, en los que se observa que no se afecta a ningún núcleo de población, pero se cruza con todas las alternativas el suelo programado como urbanizable para uso terciario «El Peral», incluido en las normas subsidiarias del Ayuntamiento de Salteras.

En el análisis comparado de las alternativas se indica que las alternativas solo se comparan desde el punto de vista de los impactos sobre la geología, el suelo, la vegetación, la inmisión de ruidos y calidad del aire, ya que las demás afecciones se consideran similares para todas las alternativas:

Entre el origen y el punto kilométrico 9,000 se considera que la alternativa A, por tener menor movimiento de tierras y menor nivel sonoro en los núcleos urbanos, es mejor, medioambientalmente, que la alternativa B.

Entre los puntos kilométricos 9,000 y el 16,800 la alternativa C es más favorable que la alternativa A por necesitar menos movimiento de tierras, siendo el resto de las variantes similares.

Entre los puntos kilométricos 16,800 y el 20,500, las mejores alternativas son la A y la D₂, en cuanto a la afección a la geología, al suelo y a la vegetación.

Entre el punto kilométrico 20,500 y el final, la alternativa D₂ es globalmente la mejor, a pesar de necesitar un mayor volumen de préstamos, por afectar menos a la calidad del aire y disminuir el nivel de ruidos sobre la población de Santiponce.

Como conclusión, el estudio considera que las mejores alternativas, desde el punto de vista medioambiental son la A (origen al punto kilométrico 9,000), la C (punto kilométrico 9,000 al punto kilométrico 16,800), y la D₂ (punto kilométrico 16,800 al final).

2. Análisis del contenido de los estudios de impacto ambiental.

De todos los tramos la parte más susceptible de tener impactos ambientales significativos es la zona accidentada en los alrededores de Monesterio y desde Monesterio al río Rivera de Huelva, donde se atraviesa el parque natural de la Sierra de Aracena y Picos de Aroche y el complejo ribereño de interés ambiental Rivera de Cala y Huelva.

En estas zonas el análisis de la vegetación afectada se trata de forma generalizada para todas las alternativas, limitándose a decir el estudio que la mayor parte de la vegetación afectada corresponde al encinar adeshado. La valoración de los impactos de las diferentes alternativas se recogen en unas matrices con excesivas variables, donde no se justifican los valores asignados a cada una de estas variables, sin una adecuada cartografía de detalle.

En el análisis de la afección a la fauna, donde se afirma que existe una riqueza faunística considerable, el estudio se limita a decir que la destrucción de los biótopos sobre los que discurre el trazado tendrá un impacto moderado y que supondrá el desplazamiento de los vertebrados a otros lugares próximos. Se limita a incluir unos listados de las especies que, previsiblemente, se encuentran en el corredor sin especificar cuáles de éstas son las que realmente se verán afectadas, bien directamente por

destrucción de su hábitat, o bien porque la autovía corte el desplazamiento natural de estos animales, ocasionando un efecto barrera, para lo que deberían haberse previsto los pasos de fauna necesarios. Al igual que para la vegetación, las valoraciones asignadas en las matrices no tiene ninguna justificación documental, por lo que las conclusiones a las que se llega para elegir la mejor alternativa carecen de la justificación necesaria.

El resto de los impactos pueden considerarse similares para todas las alternativas.

Como conclusión a este análisis se considera que, como todas las alternativas pasan por el mismo corredor no pueden considerarse alternativas en sí. Cualquier pequeño ajuste posterior, durante la redacción del proyecto de trazado, puede variar el trazado de forma que la solución final pase por donde pasaba alguna de las otras alternativas ahora no elegida. Por tanto, no puede deducirse, de la documentación presentada, cual es la mejor alternativa desde el punto de vista medioambiental.

ANEXO III

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

Zafra-límite de provincia de Badajoz.

Relación de organismos con informes favorables:

Junta de Extremadura.

Diputación Provincial de Badajoz.

Diputación Provincial de Huelva.

Ayuntamiento de Santa Olalla de Cala.

Relación de alegantes al estudio informativo:

Confederación Hidrográfica del Guadiana.

Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Ayuntamiento de Fuente de Cantos.

Ayuntamiento de Monesterio.

Don José Juan Carrasco Rubio.

Don Luis Rubio Ibarra.

Don Fernando Antonio Díez García.

Don Manuel Ledesma Carrasco.

Don Manuel Puentequeveva Durán.

Don Máximo Delgado Terrón.

Don Andrés Martín Márquez.

Don Francisco Martínez Cortés.

Don Gabriel Rojas Fernández.

Contenido ambiental de las alegaciones:

Ninguna de las alegaciones presentadas tiene contenido ambiental.

Límite de provincia de Badajoz-Venta del Alto.

Relación de alegantes:

Comunidad Autónoma de Andalucía.

Diputación Provincial de Huelva.

Diputación Provincial de Sevilla.

Ayuntamiento de Santa Olalla de Cala.

Ayuntamiento de El Ronquillo.

Ayuntamiento de El Garrobo.

Doña Rosario Uceda Carrasco.

Don Primitivo Cerero Romero y 33 firmantes más.

Don Carlos Javier Porras Tejeiro.

Don Luis Alfonso López Orta.

Don Manuel Vázquez Mateos.

Doña María Luisa Revuelta Pérez.

Don Santos Fernández Lobo.

Don Federico Molina Orta.

Don Antonio Guiral Guarga.

Don Telesforo Diéguez Fernández.

Don Juan Manuel Domínguez Otero.

Don José Calderón Barrero.
 Don Miguel Martín Díaz.
 Don Manuel González Beltrán.
 Don Francisco José Girón Charlo.
 Don Francisco Sánchez Gallego.

Contenido ambiental de las alegaciones:

Doña Rosario Uceda Carrasco hace una alegación solicitando que se modifique el trazado a la altura del punto kilométrico 11,700 por afectar a una charca que sirve como abrevadero para el ganado y, según un informe de impacto ambiental que acompaña, para abrevadero de la fauna salvaje de la zona circundante, aparte de embellecer el entorno. Según este informe se ha detectado la presencia de algunas especies de anfibios, catalogadas como «especies de interés especial», así como de la cigüeña negra catalogada como «en peligro de extinción».

El Ingeniero Jefe de la Demarcación de Carreteras en Extremadura propone, en su informe, que en la redacción del proyecto de construcción se modifique el trazado para alejarse 100 metros, como mínimo, de la mencionada charca.

El resto de las alegaciones presentadas no tienen contenido ambiental, excepto algunas donde se indica que el trazado previsto podría afectar a algún pozo de uso particular para abrevadero del ganado.

En el informe del Jefe de la Demarcación se indica que en la redacción del proyecto de construcción se intentará evitar estas afecciones.

Venta del Alto-Sevilla.

Relación de alegantes:

Diputación Provincial de Sevilla.

Ayuntamiento de Salteras.

Ayuntamiento de Santiponce.

Ayuntamiento de Camas.

Delegación Provincial de la Consejería de Cultura y Medio Ambiente en Sevilla.

Dirección General de Infraestructuras y Servicios del Transporte de la Junta de Andalucía.

Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Agricultores de la Vega de Santiponce.

Grupo Municipal de Izquierda Unida-Convocatoria por Andalucía del Ayuntamiento de Santiponce.

Don Francisco Javier Soto de Luis.

EMASESA (Empresa Municipal de Aguas de Sevilla).

Presidente de la Cámara Agraria Local de Salteras.

Contenido ambiental de las alegaciones:

El Ayuntamiento de Salteras solicita un cambio de trazado a su paso por el suelo calificado como de uso terciario, en el polígono de «El Peral», que se ajuste más a la topografía de la zona y permita un mejor aprovechamiento del suelo. Respecto a esta solicitud el Ingeniero Director del Expediente indica en su informe que esta variación del trazado se podrá contemplar en el proyecto de construcción, siempre que no se afecte a los yacimientos arqueológicos denominados «Cortijo de Aceitero Sur».

El Ayuntamiento de Santiponce también solicita un cambio de trazado, a su paso frente al núcleo urbano, que se acerque más a la CN-630 y no destruya la vega situada entre Santiponce y los ríos Rivera de Huelva y Guadalquivir. Esta petición también la hacen suya los agricultores de la Vega de Santiponce, el Grupo Municipal de Izquierda Unida-Convocatoria por Andalucía del Ayuntamiento de Santiponce y el Presidente de la Cámara Agraria Local de Salteras. Respecto a esta solicitud el Ingeniero Director del Expediente informa favorablemente y propone que se adopte la alternativa D₁, que es la solicitada.

Con fecha posterior a la información pública se han recibido varios escritos de la sociedad «Riomín Exploraciones, Sociedad Anónima», en los que dicha sociedad expone que está realizando una serie de sondeos con el fin de investigar una posible explotación minera que es afectada por la alternativa seleccionada entre los puntos kilométricos 11,000 y el 16,000. Esta sociedad propone que en este tramo, se elija la alternativa A, que no afectaría al área que, en principio, se considera como de máximo interés.

Desde el punto de vista medioambiental, según el estudio de impacto ambiental, ambas alternativas producen impactos similares.

BANCO DE ESPAÑA

13917 *RESOLUCIÓN de 23 de junio de 1997, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 23 de junio de 1997, que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales, a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas.*

Divisas	Cambios	
	Comprador	Vendedor
1 dólar USA	145,344	145,634
1 ECU	165,183	165,513
1 marco alemán	84,326	84,494
1 franco francés	24,990	25,040
1 libra esterlina	241,488	241,972
100 liras italianas	8,614	8,632
100 francos belgas y luxemburgueses	408,641	409,459
1 florín holandés	74,954	75,104
1 corona danesa	22,141	22,185
1 libra irlandesa	219,585	220,025
100 escudos portugueses	83,631	83,799
100 dracmas griegas	53,422	53,528
1 dólar canadiense	104,526	104,736
1 franco suizo	101,313	101,515
100 yenes japoneses	125,991	126,243
1 corona sueca	18,877	18,915
1 corona noruega	20,061	20,101
1 marco finlandés	28,217	28,273
1 chelín austríaco	11,983	12,007
1 dólar australiano	109,197	109,415
1 dólar neozelandés	99,197	99,395

Madrid, 23 de junio de 1997.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

13918 *RESOLUCIÓN de 9 de mayo de 1997, de la Dirección General de Consumo y Seguridad Industrial del Departamento de Industria, Comercio y Turismo, por la que se reconoce la equivalencia del certificado de conformidad a normas emitido por «Verband der Schadenversicherer e. V. (VdS)», con el certificado de conformidad a normas de los aparatos destinados a instalaciones de protección contra incendios, de acuerdo con el Real Decreto 1942/1993, de 5 de noviembre, para los detectores de incendios fabricados por la empresa Siemens AG (Alemania), importados a España por «Sigma Seguridad Integral, Sociedad Anónima».*

Visto el escrito de fecha 14 de abril de 1997, presentado por don Josep Maria Rebull i Gràcia, en calidad de Director general de la sociedad «Sigma Seguridad Integral, Sociedad Anónima», domiciliada en la calle Comitè d'Urgell, 143, 08036 Barcelona, en solicitud de equivalencia del certificado emitido por «Verband der Schadenversicherer e. V. (VdS)», para los aparatos detectores de incendios, con la certificación de organismo de control que posibilite la colocación de la correspondiente marca de conformidad a normas, de acuerdo con los artículos 2.º, 3.º y 7.º, del capítulo II, del anexo del Real Decreto 1942/1993, de 5 de noviembre, («Boletín Oficial