

ANEXO QUE SE CITA

Distribución territorial del número máximo de beneficiarios en 1998

Territorio	En datos contables	En datos estadísticos y de precios por sectores										
		Cereales	Frutas y hortalizas	Oleaginosas	Vino	Vacuno	Ovino	Porcino	Aves y huevos	Leche	Medios de producción	Total
Andalucía	1.320	2	3	2	—	3	1	3	—	1	—	15
Principado de Asturias	294	—	—	—	—	3	—	—	—	3	1	7
Aragón	700	2	3	—	1	3	3	2	1	—	—	15
Baleares	187	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Canarias	99	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Cantabria	217	—	—	—	—	1	—	—	—	2	—	3
Castilla y León	1.310	5	—	1	1	7	5	4	1	7	—	31
Castilla-La Mancha	758	4	1	2	2	4	4	2	—	2	—	21
Cataluña	—	2	2	—	1	7	3	5	2	6	1	29
Extremadura	520	3	2	—	—	—	2	2	1	—	1	10
Galicia	762	—	—	—	—	5	—	3	—	4	1	13
La Rioja	260	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Madrid	130	3	1	2	—	3	1	1	—	4	3	18
Región de Murcia	144	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	4
Navarra	—	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	3
País Vasco	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	2
Comunidad Valenciana	720	—	—	—	—	—	2	1	—	2	—	5
Total	7.421	22	15	7	5	37	24	26	4	33	7	180

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

4040

RESOLUCIÓN de 19 de febrero de 1998, de la Dirección General del Boletín Oficial del Estado, por la que se modifica la composición de la Mesa de Contratación del organismo autónomo.

De conformidad con lo previsto en el artículo 82 de la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas, y en el artículo 22 del Real Decreto 390/1996, de 1 de marzo, por el que se desarrolla parcialmente la anterior, así como con lo previsto en el artículo 17 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, dispongo:

Primero.—La Mesa de Contratación del Boletín Oficial del Estado tendrá la siguiente composición:

1. Presidente: El Jefe de la Unidad Económico-Financiera, que será sustituido, en caso de ausencia, vacante o enfermedad, por el Jefe de la Unidad de Informática.

2. Vocales:

a) El Jefe de la Unidad de Informática, que será sustituido, en caso de ausencia, vacante o enfermedad, por el Jefe del Servicio de Gestión Económica y Presupuestaria.

b) Un Abogado del Estado del Servicio Jurídico del Departamento.

c) Un Interventor de la Intervención Delegada en el Departamento de la Intervención General de la Administración del Estado.

3. Secretario: El Jefe de Sección de Contratación, que será sustituido, en caso de ausencia, vacante o enfermedad, por la persona designada por esta Dirección General, a propuesta del Jefe de la Unidad Económico-Financiera.

Segundo.—La presente Resolución deja sin efecto la Resolución de 15 de abril de 1997.

Tercero.—La presente Resolución surtirá efectos desde el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 19 de febrero de 1998.—El Director general, Julio Seage Mariño.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

4041

RESOLUCIÓN de 23 de diciembre de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo de la autovía Ávila. N-VI, carretera N-110, de Soria a Plasencia (Ávila), 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La finalidad del proyecto es la definición de los trazados de las diferentes opciones a la conexión de la ciudad de Ávila con la N-VI, que en la actualidad se realiza, fundamentalmente, por la CN-110.

La Dirección General de Carreteras, el 26 de mayo de 1992, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del proyecto citado con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación 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 18 de septiembre de 1992, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 28 de mayo de 1993, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 8 de febrero de 1994, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad 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 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo de la autovía de Ávila a la CN-VI, carretera N-110, de Soria a Plasencia.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada y estudiadas las alternativas de trazado propuestas en el estudio de impacto ambiental, se deduce lo siguiente:

Sobre el medio abiótico son las alternativas 2 y 3 las más perjudiciales, especialmente debido al ruido y a la superficie ocupada.

Asimismo, son las alternativas 2 y 3 las que tienen mayor incidencia sobre el medio biótico, debido a las afecciones sobre las fitocenosis de encinar y rebollar de alto valor y sobre las zoocenosis de matorral y pastizal.

Con relación al paisaje intrínseco, son las alternativas 2 y 3 las que inciden más negativamente, debido a la mayor calidad paisajista de las unidades de pastizal por las que transcurren, que las unidades de erial y cultivos por donde transcurre la opción 1.

Sobre el medio socioeconómico la peor es la alternativa 0, seguida, con una similar valoración, de las opciones 1, 2 y 3, debido principalmente al peligro de accidentes de tráfico existente al realizarse el desdoblamiento de la vía actual. Por otra parte, la alternativa 0, además de afectar significativamente terrenos urbanizables, en la actualidad no es posible su realización al haberse planteado el proyecto como autovía de peaje y ser necesario mantener un trayecto de libre acceso.

Por último, la elección de las alternativas 2 ó 3 implicaría la apertura de un nuevo corredor en una zona hasta ahora poco humanizada, y de una altitud superior a la de las alternativas 0 y 1, con el consiguiente peligro de formación de hielos en las zonas de umbría.

En resumen, conforme se indica en el estudio de impacto ambiental, es la alternativa 2 la que mayor número de impactos críticos y severos produce, incidiendo de un modo crítico sobre la contaminación de las aguas y sobre la pérdida de hábitats, en especial en la zona del embalse, por el aumento del ruido, y de un modo severo sobre la fitocenosis de alto valor (dehesas y rebollar) y sobre el paisaje intrínseco.

En la alternativa 3, los impactos son más atenuados que en la alternativa 2, ya que se evita el paso sobre el embalse, manteniéndose el resto de los efectos antes mencionados.

La alternativa 1 es la que menor impacto global causa y en aquellos factores en los que incide negativamente pueden adoptarse medidas correctoras que suavicen el impacto ocasionado.

La alternativa 0, con una valoración global similar a la 1, produce un impacto crítico en una zona de dehesa, encina y fresno, de alto valor, situada entre los kilómetros 11+500 y 13+500.

Por lo tanto, se considera que la denominada opción 1, propuesta por el estudio informativo, es ambientalmente viable si se cumplen las condiciones, que a continuación se exponen, y se modifica su trazado de la siguiente forma:

En el inicio del proyecto, desde el enlace con la variante de Ávila hasta aproximadamente el kilómetro 1+000 de la opción 0, la autovía se realizará mediante el desdoblamiento de la actual N-110, adoptándose una mediana estricta y siguiéndose en todo momento lo expuesto en la con-

dición sexta de esta declaración, para así afectar lo menos posible al encinar existente en la zona.

A partir del citado punto kilométrico 1+000, la autovía se separará de la carretera actual discurriendo hacia la derecha por la zona donde el encinar es menos espeso y sin afectar al polígono de Vicolozano, hasta llegar aproximadamente al punto kilométrico 4+000 de la opción 1, adoptándose esta opción hasta su punto kilométrico 10+000.

Una vez alcanzado dicho kilómetro, y con el fin de no afectar a la finca de El Tabladillo, la autovía se aproximará a la opción 0, discurriendo así entre los kilómetros 11+500 y 15+000 de esta opción, momento en el que la autovía adoptará el trazado propuesto por la Dirección General de Carreteras, posteriormente a su informe sobre el resultado de la información pública, y que se desarrolla por una zona intermedia entre las opciones 0 y 1, para volver a aproximarse a la opción 0 en su kilómetro 17+500, al norte de Villavieja, y continuar así hasta el final del proyecto para no afectar a la finca de la Fresneda.

Condiciones

Protección de los servicios existentes

Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará la continuidad de los servicios existentes, entre los que destacan la carretera N-VI, la autopista de Adanero y las carreteras locales de Navalperal de Pinares, Blasconceles, Ojos Albos, Mediana de Voltoya, Cortos y Brieva; así como las vías pecuarias atravesadas por la traza y que se reflejan en el estudio de impacto ambiental.

Protección del sistema hidrológico

Con objeto de no impactar significativamente las características del sistema fluvial formado por los ríos Mediana, Voltoya y Cardeña, 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 dicho sistema fluvial.

En particular, en las zonas próximas a los ríos antes citados, se situarán balsas de decantación, limitándose, en la construcción de los puentes, la franja de afección a la vegetación de ribera al ancho estricto necesario para la construcción de las estructuras. En especial, en el cruce del Voltoya se deberá tener en cuenta la inestabilidad de las laderas.

Asimismo, en el paso de los ríos y arroyos, además de garantizar la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre, se respetará la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas, colocando los estribos al menos a 5 metros a cada lado del cauce.

Prevención del ruido

Aunque la construcción de la nueva vía producirá en general una mejora de las condiciones acústicas actuales, deberán diseñarse y ejecutarse las medidas adecuadas para conseguir que los niveles máximos de inmisión sonora no sobrepasen los 55 dB (A) Leq nocturnos ni los 65 dB (A) Leq diurnos, medidos en las áreas habitadas a dos metros de las fachadas y para cualquier altura. Se consideran zonas sensibles y serán objeto de un seguimiento especial, según se indica en el estudio de impacto ambiental, el comienzo del trazado junto al cruce de la N-501 con la futura circunvalación de Ávila, y los núcleos urbanos de Berrocalejo de Aragona, Mediana de Voltoya, Aldeavieja y Villacastín.

Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico

Debido a la posible existencia de yacimientos arqueológicos, según indica la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla y León, se realizarán, en consulta con el órgano competente de la citada Junta, las necesarias prospecciones de campo para el reconocimiento de potenciales restos arqueológicos a lo largo del trazado de la nueva vía.

En todo caso, por lo anteriormente expuesto, el proyecto de construcción incorporará un programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, en consulta con el referido órgano competente.

Protección de 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 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 una continuidad 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 cuatro metros.

Protección de la vegetación

Debido a la existencia de encinar, dehesa de encina, fresno y rebollo, se vallará el límite ocupado por la explanación antes del comienzo del desbroce a lo largo de la traza, limitándose los movimientos de maquinaria solamente a la zona de ocupación de la vía, poniendo especial atención entre los kilómetros 0+000 a 3+000, 11+000 a 13+500, 15+000 a 19+500 y 20+000 a 20+500.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, 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.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: Zonas de préstamos, vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, desmontes y terraplenes, y pasos sobre los ríos Mediana, Voltoya y Cardeña.

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

En particular, los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para los taludes de desmonte en tierra y de terraplén será como mínimo 2H: 1V para favorecer su revegetación. Igualmente, se recuperará la capa superior del suelo vegetal, que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra, para su posterior utilización en el proceso de revegetación.

Seguimiento y vigilancia

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración.

En el programa se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del Director de Obra previstas en la legislación de contratos del Estado, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. A tal efecto, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del proyecto deberá especificar el equipo responsable de la dirección ambiental de obra.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.

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

Informe sobre las actuaciones relativas a permeabilidad territorial realmente ejecutadas, a que se refiere la condición primera.

Informe sobre las actuaciones relativas a protección del sistema hidrológico e hidrogeológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición segunda.

Informe sobre las medidas de protección acústica 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 de la fauna realmente ejecutadas, a que se refiere la condición quinta.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la protección de la vegetación, a que se refiere la condición sexta.

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

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

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición tercera.

Informe sobre la eficacia de los pasos de fauna, a que se refiere la condición quinta.

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 situaciones 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 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.

Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de la obra, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Reposición de vías pecuarias y estudio de permeabilidad de la infraestructura respecto a la actividad cinegética, a que se refiere la condición primera.

Diseño de actuaciones relativas a la protección del sistema hidrológico para la fase de construcciones y para la fase de explotación, a que se refiere la condición segunda.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición cuarta.

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

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

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición octava.

Financiación de las medidas correctoras.—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán con Memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa 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, 23 de diciembre de 1997.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-León	—
Presidencia de la Junta de Castilla y León	—
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León	X
Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León	X
Gobierno Civil de Ávila	—
Diputación Provincial de Ávila	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección Territorial del MOPT en Castilla y León	—
Ayuntamiento de Ávila	—
Servicio de Evaluación de Impacto de la Junta de Castilla y León	—
Centro de Experiencias Forestales de Valonsadero. Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes. Junta de Castilla y León	—
Servicio de Investigación Agraria. Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes. Junta de Castilla y León	—
Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León	—
Federación Ecologista de Castilla y León	—
Colectivo Cantueso. Coordinadora Ecologista de Castilla y León	—
Asociación Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN)	—
Centro de Estudios del Medio Ambiente Castellano Leonés (CEMAC)	—
Gabinete de Estudios Biológicos y Ambientales	—
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias. Salamanca	—
CODA	—
AEDENAT	—
FAT	—
ADENA	—
SEO	X
ICONA	X

Los aspectos ambientales más significativos de las contestaciones son los siguientes:

ICONA: La alternativa elegida por la Dirección General de Carreteras (opción 1) tiene mucho menor coste ambiental que las opciones 2 y 3 y se aproxima a la opción 0, dado que las alternativas 2 y 3 atraviesan la zona de Campo Azálvaro, incluida en el Área de Importancia para las Aves denominada «El Escorial-San Martín de Valdeiglesias» y que aparece en el Catálogo del ICBP de 1992 bajo el número 61. En la zona nidifica la cigüeña negra («Ciconia nigra»), especie catalogada «en peligro de extinción» por el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, por el que se regula el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, estando incluida en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE, anexo II del Convenio de Berna y el anexo II del Convenio de Bonn. Estos hechos suponen el compromiso del Estado español para la conservación del hábitat de esta especie.

No obstante, sería altamente recomendable que se admitieran dos pequeñas modificaciones, utilizando en estos tramos el trazado de la alternativa 0, en los lugares que a continuación se reseñan con el fin de lograr preservar sendas formaciones de quercúneas:

Entre el enlace 1 y 3 de la alternativa 0, debe utilizarse ésta, ya que en dicha zona la alternativa 1 atraviesa un encinar en buen estado de conservación.

Al sureste de Villacastín, entre éste y Aldeavieja, el trazado de la futura autovía debe adaptarse al diseño para la alternativa 0, puesto que ésta discurre por la zona perimetral del Monte de Utilidad Pública número 124, con monte bajo de encina y una fresneda en buen estado de conservación, en lugar de atravesarlo totalmente como ocurre con la alternativa 1.

Por último, y en relación con el enlace de la futura autovía con la proyectada circunvalación de Ávila, se deberán tener presentes las recomendaciones de trazado hechas por ICONA en el informe correspondiente a este proyecto, con el fin de evitar el paso por la dehesa de encinar de «Zurra» y sus consiguientes impactos negativos sobre la fauna.

En razón de todo lo anteriormente expuesto, este Instituto estima que existen suficientes razones ambientales y argumentos jurídicos, derivados tanto del derecho interno como de los compromisos internacionales formalmente asumidos, para optar por la alternativa 0, en su defecto, por la alternativa 1 con las dos modificaciones expuestas anteriormente.

Junta de Castilla y León. Consejería de Cultura y Turismo:

Opción 0. Se trata del mismo trazado aproximado de la actual N-110, que no plantearía en principio ningún tipo de problema relacionado con el patrimonio arqueológico.

Sería necesario, como medida preventiva, realizar una prospección arqueológica visual de la zona a alterar para cerciorarse de que en los trabajos de apertura de la vía no se destruyan restos arqueológicos. Con

el actual conocimiento que se tiene de la zona no parece probable que sea necesaria la realización de excavaciones arqueológicas preventivas.

Opción 1. Sería necesaria una prospección arqueológica de todo el trazado como primera medida cautelar.

Afectaría a las inmediaciones de dos yacimientos arqueológicos, por lo que sería necesario estudiar la realización de excavaciones preventivas o de urgencia con el fin de documentar las zonas afectadas por los movimientos de tierras. En otras de las zonas, entre los pueblos de Vicolozano y Bernuy-Salineró, los trabajos de desmonte y movimiento de tierras requerirían la presencia constante de un Arqueólogo, ya que en el lugar denominado la «Laguna de los Casares» se presuponen restos arqueológicos como el propio nombre del paraje indica. Estos restos arqueológicos no han podido ser certificados en la actualidad a causa de que en el lugar no se han llevado a cabo nunca trabajos de agricultura que hubieran removido una parte de los restos y los hubiera hecho aflorar a la superficie actual.

Los mayores problemas podrían presentarse, pues, en el tramo comprendido entre Ávila y Bernuy-Salineró. A partir de ese punto y hasta el límite provincial únicamente sería necesaria en principio una prospección arqueológica visual.

Opción 2. Es la opción más problemática en lo que afecta al patrimonio arqueológico. Al menos afectaría a tres yacimientos arqueológicos, de los que uno de ellos es el dolmen del Prado de las Cruces, en Bernuy-Salineró, único dolmen de la provincia de Ávila, cuya declaración como bien de interés cultural de conformidad con lo que dispone la Ley de Patrimonio Histórico Español, de 25 de junio de 1985, está en curso. Los otros dos yacimientos requerirían excavaciones arqueológicas previas, además de una prospección pormenorizada. A partir del término de Bernuy-Salineró sería necesaria en principio la prospección arqueológica visual de todo el trazado hasta el límite provincial.

Junta de Castilla y León. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio: Tomando como origen la capital de Ávila, es la denominada opción 0 la que menor impacto tendría sobre especies catalogadas significativas. La opción más desaconsejable sería la 3, que afectaría a áreas críticas de nidificación de cigüeña negra, especie catalogada en peligro de extinción, en su tramo del embalse del Voltoya y cuenca de dicho río. Las opciones 2 y 3 que se funden en su recorrido por los parajes denominados «Cercos Portillo», risco de «El Petril» y «Canto de la Lengua» penetrarían en una zona de nidificación tradicional de águila imperial. Por tanto, parecen ambas razones suficientes para desestimar estos trazaos 2 y 3.

Por otra parte, la construcción del mencionado tramo de autovía supone la creación de una barrera que dificulta la libre circulación de los vertebrados silvestres (terrestres), pudiendo llegar al aislamiento de alguna población.

De igual modo, el atropello de fauna mayor en estas vías rápidas de comunicación constituye un problema que conviene minimizar para garantizar la seguridad de los viajeros.

La disminución de estos perjudiciales efectos se lograría mediante el establecimiento de una red de pasos de fauna construidos en lugares concretos en que se presume sean eficaces. Por lo tanto el estudio de impacto ambiental y el estudio informativo deben contemplar la dotación a la nueva vía de un grado de permeabilidad aceptable que disminuya el «efecto barrera» creado.

Sociedad Española de Ornitología: Las opciones 2 y 3 afectarían considerablemente, a un Área de Importancia Internacional para las Aves, número 061, «El Escorial-San Martín de Valdeiglesias SEO/ICBP 1990», catalogada como tal por sus poblaciones de rapaces, en particular, de águila imperial con un mínimo de 13 parejas, milano negro, buitre negro (mínimo 3 pp.), águila real (mínimo 5 pp.), águila perdicera (1 p.), águila calzada (mínimo 15 pp.), águila culebrera (mínimo 5 pp.), cernícalo primilla (mínimo 3 pp.) y búho real. Crían también la cigüeña negra (mínimo 2 pp.) y concentraciones posnupciales de hasta 33 aves en el embalse del Voltoya, cigüeña blanca (mínimo 40 pp.) y concentraciones posnupciales mínimas de 200 aves y sisón (hasta 400 aves). También es de destacar la presencia en el paso posnupcial de espátulas (hasta seis aves) en este mismo embalse.

El embalse del Voltoya o de Serones sería gravemente afectado por las opciones 2 y 3, particularmente si se tiene en cuenta que una de sus características fundamentales es la tranquilidad de que disfruta.

Por lo tanto, consideramos que la denominada opción 0 es la mejor alternativa desde el punto de vista medioambiental, ya que:

Respetaría la integridad de la mencionada Área de Importancia Internacional para las Aves.

La construcción de nuevas infraestructuras es mínima, por lo que el impacto ambiental adicional al que ya provoca la N-110 será muchísimo menor y perfectamente asumible por el entorno.

La duplicación de la N-110 es la que provocará un menor impacto ambiental y la que debe ser adoptada finalmente.

No obstante, deben considerarse todas las nuevas afecciones ambientales provocadas por el desdoblamiento, con particular atención a la variante de Aldeavieja y a garantizar la permeabilidad de la autovía para la fauna terrestre (pasos especiales). También es esencial realizar plantaciones en los sitios adecuados que minimicen el impacto visual y sonoro de la autovía durante la fase de explotación, pero siempre con especies autóctonas.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El proyecto se desarrolla entre las poblaciones de Ávila y Villacastín, con una longitud aproximada de 23 kilómetros y con características de autovía. El número de carriles por sentido de circulación es de dos, estando compuesta la sección de cada calzada por dos carriles de 3,5 metros, con un arcén exterior de 1 metro. La mediana de separación de calzadas es de 10 metros. Asimismo, se plantean cuatro enlaces y 12 estructuras.

El estudio informativo planteaba cuatro alternativas denominadas: 0, 1, 2 y 3, teniendo las dos primeras como base la actual N-110 y las otras dos la carretera AV-500 de Ávila a El Espinar:

Alternativa 0: Desdoblamiento de la CN-110 existente. Comienza en la carretera N-110, entre las instalaciones de la policía nacional y la depuradora, en el lugar donde finaliza el proyecto de la variante de Ávila. Utiliza el desdoblamiento de la calzada actual pasando por Vicolozano, Berrocalejo de Aragón, Mediana de Voltoya y circunvalando el pueblo de Aldeavieja, uniéndose a la autopista A-6 junto a Villacastín, con una longitud total de 22,5 kilómetros; transcurre por los términos municipales mencionados anteriormente.

Alternativa 1: Nuevo trazado. Comienzo en el mismo lugar que la anterior, desviándose inmediatamente hacia el sur, separándose 1 kilómetro de la N-110, vuelve a cruzarse con ésta en el kilómetro 101 de la carretera actual, y discurre paralela al norte de ésta a una distancia de entre 500 y 1.000 metros, finalizando en el mismo punto que la alternativa anterior. Tiene una longitud total de 22,9 kilómetros.

Alternativa 2: Nuevo trazado. Comienza en el mismo lugar que las anteriores coincidiendo su recorrido con el de la alternativa 1 hasta el kilómetro 2, cruza la carretera Ávila-El Espinar en el kilómetro 6,5 y discurre paralela al sur de ésta, vuelve a cruzar esta carretera en el kilómetro 22,5 siguiendo paralela por el norte hasta el kilómetro 32 donde se separa de ésta y se une a la autopista A-6. Tiene una longitud total de 34,4 kilómetros.

Alternativa 3: Nuevo trazado. Coincide en su recorrido totalmente con la anterior excepto que se separa de ella para bordear el embalse de Voltoya en el kilómetro 13,5 y se vuelve a unir en el kilómetro 23 de la alternativa 2. Tiene una longitud total de 35,2 kilómetros.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido:

El estudio, en sus epígrafes, se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7, desarrollando un inventario ambiental sobre el medio físico y socioeconómico.

Del resultado de la identificación y valoración de impactos efectuadas se deduce lo siguiente:

Sobre el ruido, las mayores alteraciones se producen en las alternativas 2 y 3, debido principalmente a los bajos niveles acústicos que tiene en la actualidad el entorno por el que transcurren dichas opciones, produciendo los mayores impactos en la dehesa de Ávila, centro urbano de Urraca Miguel y embalse de Serones.

Seguidamente y en orden a una menor alteración media, figura la alternativa 0, en la que el nivel sonoro diurno y nocturno aumenta en los puntos críticos en torno a 4 dB (A), salvo en el núcleo de población de Aldeavieja, que, al alejarse de éste, disminuye en 13 db (A).

La alternativa 1 es la que menor alteración produce, disminuyendo los niveles sonoros diurnos y nocturnos en torno a los 24 dB (A) en los centros urbanos.

Sobre la geología y geomorfología, las principales alteraciones que se pueden producir son los riesgos de deslizamientos en el cruce de la falla del Voltoya por las alternativas 0 y 1.

En las alternativas 2 y 3, únicamente hay peligro de deslizamiento entre los puntos kilométricos 27 y 33, ya que la autovía transcurre a media ladera.

Sobre los recursos hídricos, el impacto que se considera es el ocasionado por la construcción de infraestructuras y por la contaminación de los cursos fluviales, destacando en este aspecto las alternativas 2 y 3, ya que la primera transcurre sobre el embalse y la segunda bordea su cuenca de recepción.

Sobre el factor suelo (edafología), las afecciones producidas lo son en función de su pérdida por ocupación. Las mayores afecciones, por lo tanto, las producen las alternativas 2 y 3.

Sobre los procesos del medio abiótico, no se ocasionarán alteraciones significativas.

Las alteraciones sobre las comunidades vegetales son importantes en todas las alternativas, ya que todas atraviesan zonas adhesionadas, pero las mayores afecciones las producen las alternativas 2 y 3 por tener unas superficies de ocupación mayores.

Respecto a las alternativas 0 y 1, la opción 0 es la que menos superficie poblada de alto valor afecta, a parte de una dehesa de fresno y encina, por lo que el impacto se considera crítico. Por ello se ha considerado la opción 1 como la que menores alteraciones produce en general a la vegetación.

En lo relativo a la zoocenosis, las distintas alternativas discurren por terrenos en los que la presencia humana es constante, debido a las poblaciones que se sitúan a lo largo de las carreteras actuales y del tráfico que circula por éstas.

En general, las alteraciones sobre la fauna no se prevén de gran magnitud, al tratarse de una zona muy humanizada, dominada por pastos, dehesas y matorrales, que albergan una fauna muy variada.

Cuanto más lejos del actual trazado de la N-110, mayor efecto barrera se producirá sobre las zoocenosis presentes.

Las alternativas 1, 2 y 3 son las que suponen una mayor afección en cuanto al paisaje. La mayor incidencia se produce en las alternativas 2 y 3, que suponen un 37 por 100 de la cuenca general; en cuanto al paisaje intrínseco, siguen el mismo orden, por lo que las alternativas que menos afección producen al paisaje son la 0 y 1.

En cuanto al medio socioeconómico, las principales afecciones las produce la alternativa 0, debido a que es la que intersecta un mayor número de servidumbres y la que mayor riesgo de accidentes tiene, al transcurrir sobre la N-110. Seguidamente y de menor afección, están las alternativas 3, 2 y 1.

A la vista de lo expuesto, el estudio de impacto recomienda la «Opción 1», dejando la actual N-110 como vía de servicio.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

María de la Luz San Dionisio Hernández (Berrocalejo).
Gerardo Galán Crespo (Ávila).
ADECAB (Ávila).
Diego del Alcázar y Caro (Ojos Albos).
Ayuntamiento de Ávila (No alegaciones particulares en dicho Ayuntamiento).
Ayuntamiento de Villacastín.
CONFAE (Ávila).
Asociación para la Defensa del Patrimonio Cultural y Natural Segoviano.
Iberpistas.
Junta de Castilla y León (Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio).
Carmen Moreiras Barcenilla.
Asociación de Transportistas Abulenses.
Miguel, Julián y Jacinto Miracalva González.
Ayuntamiento de Santa María del Cubillo (No alegación particular en dicho Ayuntamiento).
Ayuntamiento de Ávila.
ICONA.
Diputación Provincial de Ávila.
Junta de Castilla y León (Consejería de Fomento).

Resumen del contenido ambiental de las alegaciones presentadas:

Don Gerardo Galán Crespo, como propietario de la finca afectada por el nudo formado por la intersección de la CN-110, la futura variante de Ávila y la autovía en estudio, propone el desplazar dicho nudo más hacia Ávila y centrándolo más hacia la Escuela de Policía, con el fin de evitar la división de los terrenos municipales en los que se encuentra la potabilizadora y la depuradora de Ávila, el menor impacto en la zona y el repartir los terrenos ocupados con otros de propiedades colindantes.

Asociación para la Defensa de los Ecosistemas Abulenses (ADECAB). En una primera consideración cree no ser necesaria la reconstrucción de la mencionada autovía, pero de elegirse alguna de las opciones del estudio, considera la opción 0 como menor perjudicial, considerando las opciones 2 y 3, que atraviesan un espacio actualmente poco alterado, como de severo impacto ambiental, calificándolo de especialmente crítico a su paso por el embalse del Voltoya.

Don Diego de Alcázar y Caro, como propietario de la finca «Dehesa de Tabladillo» en el término municipal de Ojos Albos, propone, sin entrar en la valoración intrínseca entre las opciones 2 y 3 ni en la valoración entre las opciones 1 y 0, fuera de la Dehesa de Tabladillo, que sea la opción 0 la elegida, o bien el mantenimiento de la opción 1, excepto en lo relativo a la mencionada dehesa y su sustitución en dicho tramo por la traza de la opción 0, todo ello en base al efecto que sobre la finca va a tener la opción 1, por el valor arbóreo y de fauna que constituye.

Don Gonzalo Moreno Bachiller, como Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Villacastín, exponiendo que la opción 1 afectaría a la finca denominada «La Fresneda» propiedad de dicho Ayuntamiento, dividiéndola en dos, por lo que en dicho tramo se pronuncian por la opción 0.

Don Jaime Espí Zarza, en nombre de la Confederación Abulense de Empresarios, se manifiesta rotundamente en el interés de construir la autovía, considerando como más aconsejable las opciones 2 y 3, razonándolas en una menor distancia con Madrid y Segovia, un ahorro en el peaje y el desarrollo socio-económico de las zonas de influencia de estas opciones.

Doña Concha Rodríguez de Ávila, en nombre de la Asociación para la Defensa del Patrimonio Cultural y Natural Segoviano «Duratón», considera las opciones 2 y 3 como las que causan un mayor e irreversible impacto ambiental, manifestando también impactos de la opción 1 en la zona de «El Fresnedal» y en los encinares de las proximidades de Ávila, por lo que opta por la opción 0 o, en todo caso, que la opción 1 considere la posibilidad de desdoblamiento en las zonas de mayor impacto.

La Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (Junta de Castilla y León), se manifiesta contraria a la opción 1 dentro de la finca de «La Fresneda» propiedad del Ayuntamiento de Villacastín, ya que el trazado interrumpe la comunicación entre las dos mitades de dicha finca, rompiendo así su clara unidad ecológica, hidrográfica y de aprovechamiento silvopastoral.

Doña Carmen Moreiras Barceni, en representación de la Asociación para la Conservación del Patrimonio Cultural y Natural «La Vereda», presenta la misma alegación que la Asociación «Duratón» comentada anteriormente.

Don Miguel, don Julián y don Jacinto Maricalva González, vecinos de El Espinar, se manifiestan en el sentido de unir la autovía de Segovia N-VI en el punto donde confluyen las opciones 2 y 3 de la autovía Ávila N-VI, mediante un solo nudo de enlaces facilitando así la unión entre Ávila y Segovia, además de una mejor comunicación con la zona industrial de El Espinar.

El Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza, indica que la opción 1 tiene mucho menor coste ambiental que las opciones 2 y 3 y se aproxima a la propuesta por ICONA (opción 0) recomendando que tanto en la finca de «La Fresneda» como en el encinar de las proximidades de Ávila se utilice, en estos tramos, el trazado de la alternativa 0.

La Dirección General de Transportes y Carreteras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León estima más favorables las alternativas 2 y 3, en base al ahorro de costes de transporte entre Ávila y Madrid, el evitar parte del peaje de la autopista y la conexión con Segovia, manifestado que el estudio de impacto ambiental, donde se reflejan las principales desventajas de estas alternativas, debiera ser objeto de un análisis que permitiera establecer hasta qué punto son críticos los efectos de estas alternativas. Por último indica que de considerarse esta propuesta se podría estudiar la posibilidad de que la Junta asumiera la titularidad del tramo de la N-110 entre Ávila y Villacastín.

BANCO DE ESPAÑA

4042

RESOLUCIÓN de 19 de febrero de 1998, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 19 de febrero de 1998, 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	153,931	154,239
1 ECU	167,293	167,627
1 marco alemán	84,633	84,803
1 franco francés	25,250	25,300
1 libra esterlina	251,754	252,258
100 liras italianas	8,584	8,602
100 francos belgas y luxemburgueses	410,127	410,949
1 florín holandés	75,099	75,249
1 corona danesa	22,206	22,250
1 libra irlandesa	210,239	210,659
100 escudos portugueses	82,661	82,827
100 dracmas griegas	53,574	53,682
1 dólar canadiense	107,621	107,837
1 franco suizo	104,965	105,175
100 yenes japoneses	122,071	122,315
1 corona sueca	19,019	19,057
1 corona noruega	20,296	20,336
1 marco finlandés	27,896	27,952
1 chelín austriaco	12,029	12,053
1 dólar australiano	103,549	103,757
1 dólar neozelandés	89,742	89,922

Madrid, 19 de febrero de 1998.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

4043

RESOLUCIÓN de 17 de febrero de 1998, del Banco de España, por la que mensualmente se hacen públicos los índices de referencia oficiales para los préstamos hipotecarios a tipo variable destinados a la adquisición de vivienda.

Mensualmente se hacen públicos los índices de referencia oficiales para los préstamos hipotecarios a tipo variable destinados a la adquisición de vivienda (1).

	Porcentaje
Enero 1998:	
1. Tipo medio de los préstamos hipotecarios a más de tres años para adquisición de vivienda libre:	
a) De bancos	5,988
b) De cajas	6,268
c) Del conjunto de entidades de crédito	6,115
2. Tipo activo de referencia de las cajas de ahorro	7,375
3. Rendimiento interno en el mercado secundario de la Deuda Pública entre dos y seis años	5,086
4. Tipo interbancario a un año (Mibor)	4,421

(1) La definición y forma de cálculo de estos índices se recoge en la Circular del Banco de España 5/1994, de 22 de julio («Boletín Oficial del Estado» de 3 de agosto).

Madrid, 17 de febrero de 1998.—El Director general, Raimundo Poveda Anadón.