

En el texto del citado Convenio se establecen las condiciones básicas de colaboración entre ambas instituciones para financiar las actuaciones encaminadas a la consecución de los objetivos marcados en el Plan Nacional de Recuperación de Suelos Contaminados 1995-2005, aprobado por Consejo de Ministros de 17 de febrero de 1995, así como se regulan los criterios generales de financiación con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Asimismo, el Gobierno de la Nación, en su reunión de 21 de julio de 1995, acordó la delegación de la competencia en los titulares de los Departamentos ministeriales, en su ámbito funcional correspondiente, para la celebración de Convenios de colaboración con las Comunidades Autónomas («Boletín Oficial del Estado» de 4 de agosto).

Con la finalidad de conseguir un mayor perfeccionamiento en el desarrollo y ejecución del Convenio, y en cumplimiento de la normativa sobre el gasto público, se establecen las siguientes adiciones a las cláusulas ya convenidas:

#### Cláusulas

1. Se adiciona a la cláusula segunda del Convenio, relativa a la financiación, lo siguiente:

«La financiación correspondiente al ejercicio de 1995, tal y como establece la cláusula tercera del Convenio, asciende a la cantidad de 13.000.000 de pesetas, que se hará efectiva de la siguiente forma:

a) El 75 por 100 de la cantidad prevista se transferirá a la firma de la adenda al Convenio como anticipo de fondos para hacer frente a las primeras actuaciones.

b) La Comunidad Autónoma presentará trimestralmente certificados de las actuaciones llevadas a cabo, siendo la última de ellas de fecha 30 de noviembre, contra las cuales se transferirán las cantidades pendientes correspondientes, con cargo al ejercicio corriente.

Las cantidades que durante la vigencia del Plan se habiliten para cada ejercicio con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, se harán efectivas de la siguiente forma:

a) El 25 por 100 de la cantidad prevista para dicho año, se transferirá como anticipo de fondos para hacer frente a las primeras actuaciones, antes del 31 de marzo de cada año.

b) La Comunidad Autónoma presentará trimestralmente certificados de las actuaciones llevadas a cabo, siendo la última de ellas de fecha 30 de noviembre, contra las cuales se transferirán las cantidades pendientes correspondientes, con cargo al ejercicio presupuestario vigente.

En el supuesto de que por parte de la Comunidad Autónoma no se hubiesen justificado la totalidad de los créditos anticipados, conforme a lo previsto en ésta cláusula, la cantidad total pendiente de justificar se minorará de la cantidad prevista como anticipo para el ejercicio siguiente.»

2. Se añade a la cláusula cuarta del Convenio, relativa al acceso a los Fondos de Cohesión, lo siguiente:

«Asimismo, el compromiso de presentación de proyectos para su financiación por el Fondo de Cohesión se entenderá condicionado a la programación que para dicho Fondo establece el Ministerio de Economía y Hacienda a través de la Dirección General de Planificación.

Finalmente, el contenido del Convenio, se adecuará a lo que el Consejo de Política Fiscal y Financiera disponga para los años 1996 y siguientes sobre acceso a los instrumentos financieros previstos, en especial para tener en cuenta posibles cambios en el vigente sistema de financiación de las Comunidades Autónomas.»

El Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, José Borrrell Fontelles.—La Consejera de Agricultura y Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma Valenciana, María Angeles Ramón-Llin i Martínez.

mular 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.

En el apartado 12 del anexo II de dicho Real Decreto se señalan características que deben cumplir los proyectos de extracción a cielo abierto de hulla, lignito y otros minerales, así como toda obra, instalación o actividad secundaria o accesoria incluida en el proyecto de explotación minera a cielo abierto.

Sobre el proyecto molino triturador de áridos de la cantera denominada «El Pol», en Hoznayo, término municipal de Entrambasaguas (Cantabria), promovido por «Canteras Trasmiera, Sociedad Anónima», se inició, por la antigua Dirección General de Política Ambiental, procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental con fecha 13 de octubre de 1992.

Considerando que:

1.º Según se señala al inicio de la presente Resolución, el anexo II del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, en su punto 12 indica «están sujetas al presente Reglamento toda obra, instalación o actividad secundaria o accesoria incluida en el proyecto de explotación minera» cuando, sin embargo, no acompaña al expediente tramitado proyecto de explotación de frente alguno.

2.º Resultando que sobre dicha actuación la Consejería de Turismo, Transportes y Comunicaciones e Industria encargada de la Consejería de Ecología, Medio Ambiente y Ordenación del Territorio formuló, con fecha 25 de marzo de 1993 («Boletín Oficial de Cantabria» número 76, de 16 de abril), «Estimación de Impacto Ambiental aprobatoria».

3.º Según se deduce de las denuncias formuladas ante esta Dirección General, las instalaciones objeto de procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental se encuentran funcionando desde que fue emitida la «Estimación de Impacto Ambiental aprobatoria», hecho contradictorio en relación con el procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental, que se pretendió iniciar y se inició, ya que según el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación 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 que se trate, el órgano competente remitirá el expediente al órgano ambiental, acompañado, en su caso, de las observaciones que estime oportunas, al objeto de que éste formule una Declaración de Impacto, en la que determine las condiciones que deben establecerse en orden a la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales.»

4.º La Comunidad Autónoma de Cantabria, en base al artículo 148.1.9.ª de la Constitución Española y a su Estatuto de Autonomía (Ley Orgánica 8/1981, de 30 de diciembre, artículo 24.a), tiene las competencias de gestión en materia del medio ambiente y, entre otras, las referidas a contaminación atmosférica, asunto esencial en el proyecto al que se refiere la presente Resolución,

La Dirección General de Información y Evaluación Ambiental resuelve:

Anular el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, en su día iniciado erróneamente por el órgano autorizante, del proyecto de molino triturador de áridos de la cantera denominada «El Pol», en Hoznayo, término municipal de Entrambasaguas (Cantabria).

El órgano ambiental competente de la Diputación de Cantabria, en base a los resultados de funcionamiento de la instalación, podrá, en el ámbito de sus competencias, revisar, en su caso, las condiciones establecidas en su «Estimación de Impacto Ambiental aprobatorio» anteriormente referida, a cuyos efectos se remite lo hasta ahora actuado al citado órgano ambiental.

Madrid, 22 de enero de 1996.—El Director general, José Ramón González Lastra.

**6111** RESOLUCION de 22 de enero de 1996, de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, por la que se decide no someter a procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto del molino triturador de áridos de la cantera denominada «El Pol», en Hoznayo, término municipal de Entrambasaguas (Cantabria), promovido por «Canteras Trasmiera, Sociedad Anónima».

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 for-

**6112** RESOLUCION de 9 de febrero de 1996, de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «autovía Segovia CN-VI, carreteras N-110 de Soría a Plasencia y N-603 de Madrid a Segovia, puntos kilométricos 63 a 94, tramo Segovia N-VI, de la Dirección General de Carreteras».

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso,

autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 28 de mayo de 1992, a la Dirección General de Política Ambiental la memoria-resumen del Proyecto mencionado para iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El objeto de esta actuación es la definición de la autovía Segovia-CN-VI, carreteras N-110 de Soria a Plasencia y N-603 de Madrid a Segovia del tramo Segovia N-VI, con una longitud aproximada de 55 kilómetros.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política 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 fechas 14 de septiembre de 1992, 24 de septiembre de 1992, 1 de octubre de 1992 y 17 de agosto de 1993, la Dirección General de Política 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, al trámite de Información Pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 17 de mayo de 1993 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Segovia» el 12 de mayo de 1993, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 22 de noviembre de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la Información Pública del tramo citado.

El anexo II contiene los datos esenciales del Estudio Informativo.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de Información Pública se acompaña como anexo IV.

Analizado el expediente remitido, la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras información adicional necesaria para continuar el Procedimiento de Estudio de Impacto Ambiental.

Como anexo V se incluye un resumen de la información adicional solicitada a la Dirección General de Carreteras, con posterioridad a la recepción del expediente completo en esta Dirección General.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 130/1986, 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 «autovía Segovia-CN-VI, carreteras N-110 de Soria a Plasencia y N-603 de Madrid a Segovia, tramo Segovia N-VI, de la Dirección General de Carreteras».

#### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada, se considera que entre las soluciones incluidas en ella, la más favorable desde el punto de vista ambiental es la alternativa conformada por los tramos A, B8, C3, C4, C8, Variante de Revenga ajustada a lo solicitado en las alegaciones E.

Para que el proyecto así definido pueda ser considerado ambientalmente viable, además de cumplir, en lo que proceda, con los requisitos que se proponen en el Estudio de Impacto Ambiental, deberá cumplir, asimismo, las siguientes condiciones:

##### 1. Modificación del trazado de la variante de Revenga.

La variante de Revenga se ajustará a lo solicitado en las alegaciones en relación con la mitigación del impacto en la zona del Soto de Revenga, por lo que se adoptará un trazado que, desde el final del tramo C8 va a encontrar el tramo D4 a la altura del kilómetro 56 de la línea de ferrocarril a Segovia, siguiendo por D4 hasta el tramo E.

##### 2. Protección de la servidumbre de paso.

Tanto en la fase de construcción como de explotación de la nueva autovía, se asegurará el nivel actual de servicio, para lo cual se tomarán las medidas oportunas y se diseñarán las estructuras necesarias teniendo en cuenta las necesidades de paso de maquinarias agrícolas y servicios forestales contra incendios. Las cañadas que confluyen en el kilómetro 74

de la actual CN-603 y la que la atraviesa en el kilómetro 90,800 deberán tener paso expedito.

##### 3. Protección del sistema hidrológico.

No se podrá localizar ningún tipo de instalación auxiliar, ni cantera ni préstamo ni vertido de materiales de obra o procedentes de los movimientos de tierra, en zonas desde las que directamente o por erosión o escorrentía se puedan afectar a las características hidrológicas o de calidad de las aguas de los ríos Moros, Peces y Frío.

Se redactarán a nivel de proyecto medidas de prevención y control para evitar vertidos a los ríos mencionados, de contaminantes procedentes de la fase de construcción o de accidentes durante la fase de explotación de la vía.

En la construcción de las estructuras sobre los ríos y arroyos se garantizará, además de la evacuación de caudales con especial incidencia en el régimen de avenidas, el paso a lo largo de sus riberas de la fauna asociada a éstas, construyendo los estribos a una distancia no inferior a 5 metros del borde del cauce.

##### 4. Protección de áreas de interés natural.

Teniendo en cuenta el alto valor ambiental de parte del corredor a utilizar, en las zonas y cercanías del río Moros, la Sierra del Quintañar y el Soto de Revenga, con el fin de no afectarlos significativamente en sus aspectos botánicos, geológicos, faunísticos o paisajísticos, se delimitará, mediante cerramiento el borde del dominio público de la vía, no permitiendo las instalaciones auxiliares ni el paso de maquinaria fuera de dicho límite.

##### 5. Protección de yacimientos arqueológicos.

Teniendo en cuenta la existencia de yacimientos conocidos en la zona de Revenga-Riofrío y la posibilidad de aparición de otros que pudieran verse afectados por el trazado, el proyecto de construcción localizará los posibles yacimientos afectados en consulta con las autoridades competentes de la Junta de Castilla y León, realizándose, además, durante la ejecución de las obras, una prospección arqueológica de campo para la delimitación, reconocimiento y catalogación de restos no inventariados.

6. Definición de elementos auxiliares de obra y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

Se redactará un Proyecto de ubicación de canteras, escombreras, vertederos, zonas de préstamo, parque de maquinaria, plantas de hormigonado y asfaltado, viario de acceso a las obras y otras instalaciones temporales, con un plano a escala al menos 1:10.000, acompañado de los correspondientes análisis de viabilidad ambiental. Dicho proyecto incluirá asimismo la 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.

En el caso de que se recurra a la explotación de préstamos, canteras o graveras que no hayan sido incluidas en el proyecto, ni se encuentren en explotación autorizada, se presentará la documentación necesaria ante la Autoridad ambiental de Castilla y León para su pertinente Evaluación de Impacto Ambiental.

Las actuaciones de recuperación de las zonas de extracción de materiales, de las de vertedero, de las riberas afectadas, de revegetación de taludes y de recuperación paisajística global de las obras, se coordinarán y simultanearán espacial y temporalmente con las propias de la construcción de la vía.

##### 7. Seguimiento y vigilancia.

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento de las actuaciones y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental, y en las condiciones de esta declaración. En él se detallará el proceso 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 Información y Evaluación Ambiental a través del órgano sustantivo que acreditará su contenido y conclusiones. Dicho programa incluirá:

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

Informe sobre las medidas realmente ejecutadas sobre mantenimiento de las servidumbres de paso a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas

Para la prevención y control de vertidos y contaminantes a que se refiere la condición 3 relativa a la protección del sistema hidrológico.

Informe técnico, aprobado por el organismo competente, sobre los resultados de la prospección arqueológica en todo el trazado y sobre las medidas de protección arqueológica a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental, integración paisajística, incluidos en el proyecto a que se refiere la condición 6, con especial mención a las áreas incluidas en la condición 4.

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

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

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situación de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

#### 8. Documentación adicional.

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

Trazado definitivo a que se refiere la condición 1 sobre modificación del trazado de la Variante de Revenga.

Estudio y conclusiones a que se refiere la condición 3 sobre protección del sistema hidrológico.

Resultados de la prospección arqueológica en el trazado y medidas para protección de los restos encontrados.

Proyecto a que se refiere la condición 6 sobre defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

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

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

#### 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 correspondientes del proyecto de construcción, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos del proyecto de construcción, sus exigencias técnicas en el documento, pliego de prescripciones técnicas del proyecto de construcción y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. 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, 9 de febrero de 1996.—El Director general, José Ramón González Lastra.

### ANEXO I

#### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León	—
Presidencia de la Junta de Castilla y León, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (Junta de Castilla y León)	X
Consejería de Cultura y Bienestar Social (Junta de Castilla y León)	—
Gobierno Civil de Segovia	—
Diputación Provincial de Segovia	—
Dirección Territorial del MOPTMA en Castilla y León	—
Ayuntamiento de El Espinar	X
Ayuntamiento de Otero de Herrerros	—
Ayuntamiento de Ortigosa del Monte	X
Ayuntamiento de Segovia	—
Ayuntamiento de Valverde del Majano	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental (Junta de Castilla y León)	—
ICONA	X
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	—
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias, Universidad de Salamanca	—
Federación Ecologista de Castilla y León, Colectivo Cantueso, Coordinadora Ecologista de Castilla y León	—
Asociación Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN)	—
DURATON	—
CODA	—
AEDENAT	—
ADENA	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	X
Centro de Estudios de Medio Ambiente Castellano-Leonés (CEMAC)	—
FAT	—

Un resumen del contenido ambiental de las respuestas es el siguiente:

El ICONA emite dos informes, el segundo de los cuales rectifica y anula al primeramente emitido. En el informe válido se afirma que los tramos B1-B3 que conforman el tramo en variante de la alternativa 6, suponen un grave impacto para la fauna descrita, para la servidumbre de paso e implican grandes alteraciones del perfil del terreno en una zona en la que no existe ningún tipo de infraestructura, donde se encuentra el conejo, presa fundamental para gran número de predadores, y donde se mantiene una importante carga ganadera; se vería asimismo profundamente afectado el río Moros y sus riberas.

La alternativa que se presenta con menor impacto ambiental es la que más se aproxima al trazado de la carretera actual, ya que además es la única capaz de preservar las áreas de campo y alimentación de las especies que previamente se han mencionado.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León aconseja asimismo que se utilice el trazado actual de la CN-603 y que se dote a la nueva vía de un grado de permeabilidad aceptable.

El Ayuntamiento de El Espinar sugiere que se tengan en cuenta los impactos visuales y acústicos de los enlaces y los que se produzcan sobre la flora y la fauna de su término municipal.

El Ayuntamiento de Ortigosa del Monte pide que se incluyan en el proyecto acondicionamientos acústicos y paisajísticos, el mantenimiento de los dos pasos subterráneos, que los puentes queden chapados con piedra de la zona y mantenimiento y mejora de los accesos y vías de servicio.

La Sociedad Española de Ornitología considera que la Solución Duplicación es la mejor alternativa desde el punto de vista Medio Ambiental ya que respeta más que ninguna otra la integridad de El Área de Importación Internacional para las Aves de Riofrío-Segovia.

### ANEXO II

#### Resumen del proyecto

El proyecto consiste en la definición de un tramo de autovía de 30 kilómetros entre la CN-VI y Segovia capital, afectando a los términos municipales de Segovia, Navas de Riofrío, La Losa, Ortigosa del Monte, Vegas de Matute, Otero de Herrerros y El Espinar.

El Estudio Informativo considera siete alternativas de trazado.

En principio se han planteado dos tipos de soluciones, una en duplicación y otra en variante, aunque existen soluciones mixtas, ya que hay un conjunto de tramos elementales que pueden conectarse entre sí, dando lugar a las siguientes alternativas consideradas:

1. A, B1, B3, B4, C2 y D.
2. A, B1, B3, B7, C3, C7, C9, D4 y E.
3. A, B1, B3, B7, C3, C4, C8, D1, D3 y E.
4. A, B8, B9, C3, C7, C9, D4 y E.
5. A, B8, B9, C3, C4, C8, D1, D3 y E.
6. A, B1, B3, B7, C3, C4, C8, D2, D3 y E.
7. A, B8, B9, C3, C4, C8, D2, D3 y E.

La solución Duplicación se compone de un tramo (A) común a todas las soluciones, al que se añade la variante (B8) del tramo de acceso al Portachelo, a partir de ahí la autovía se encaja en el tramo (B9) entre el ferrocarril y la urbanización de «Los Angeles de San Rafael». Desde aquí el tramo (C3) conduce a Ortigosa del Monte, donde está proyectado un tramo en duplicación (C4). Su continuación atraviesa el ferrocarril y salvando el arroyo de Linares y el río Vilanillos se continúa en el tramo (C8), que lleva a las proximidades de Revenga atravesando el arroyo Cuevas, el de la Ahogada y el río Peces. Las variantes (D1) y (D2) de Revenga se inician en un macizo rocoso, en ambas márgenes del río Frío. El tramo en duplicación (D1) implica la supresión de una curva de 180° y radio de 100 metros, con una variante parcial por el este, con objeto de evitar la travesía de una zona urbanizada. Cruza la garganta del río Frío aguas abajo del embalse de Puente Alto, con un viaducto de una longitud de 350 a 400 metros. Como alternativa, se ha planeado una variante completa de Revenga por el oeste (D2) que cruza el arroyo Vadillo por la finca denominada el «Soto de Revenga», continuando hacia el Norte con el tramo en duplicación (D3) que lleva a Hontoria donde se inicia el tramo (E) que enlaza con la Ronda de Segovia.

La solución en Variante planea un primer tramo común (A) que conecta con el tramo (B1) que discurre por el oeste del cerro Rinconada y que supone el desvío del río Moros en las estribaciones del valle, de Cabeza Hermosa y Cerca del Romo, y que continúa en el (B3) que atraviesa el río Moros mediante un viaducto de 500 metros y que lleva, atravesando Los Angeles de San Rafael al término de Vegas de Matute, donde existen dos opciones, la (B4) que lleva a Otero de Herreros o la (B7) que sirve para enlazar esta solución en variante con la solución en Duplicación en el tramo (B9). El citado tramo (B4) conecta con el (C2) que atraviesa el término de Otero de Herreros y el área de Prado del Pozo en el término municipal de Segovia continuando con el tramo (D) entre el parque de Riofrío y Madrona, muy alejado hacia el oeste de la CN-603, y tras atravesar los ríos Milanillos, Frío, Herreros y el arroyo de Malamujeres, conecta con la Ronda de Segovia al oeste de la solución duplicación.

Todas las soluciones tienen una velocidad prevista de 100 kilómetros/hora con calzada de 2 x 7 metros, arcén exterior de 2,5 metros e interior de 1 metro y mediana de 5 metros entre los bordes interiores de calzada.

Del análisis comparativo realizado los autores del Estudio Informativo deducen que la alternativa 6 es la más recomendable, presentando ventajas cualitativas en cuanto al trazado en alzado y condiciones de viabilidad invernal resultando la más rentable en el análisis coste-beneficio. Dicha solución consiste en la unión de los siguientes tramos: A, B1, B3, B7, C3, C4, C8, D2, D3 y E, en una autovía entre El Espinar y la Ronda de Segovia, de 29 kilómetros de longitud, con tramos en Variante y otras en Duplicación, 8 enlaces, 17.000 metros cuadrados de viaducto y 24 pasos previstos.

### ANEXO III

#### Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

##### Contenido

El Estudio se compone de un inventario ambiental de los factores susceptibles de verse afectados por el proyecto, acompañándose de una cartografía temática en la que se sitúa el proyecto y se representan las vías pecuarias y los yacimientos arqueológicos, la geología, las pendientes, vegetación y usos del suelo y protección del suelo por la vegetación, las unidades de paisaje, las cuencas visuales y el planeamiento de los distintos municipios afectados, incluyendo también un reportaje fotográfico.

De dicha información se deduce que los puntos sensibles, desde el punto de vista medioambiental, son:

Una red hidrográfica muy densa de régimen estacional y con una satisfactoria calidad de las aguas.

Las especies naturales de Pinar de Revenga y Monte de Riofrío, incluidos en el Proyecto Biotopos (Corine/CEE y la dehesa de fresnos del Soto de Revenga).

Un patrimonio arquitectónico valioso con gran número de monumentos histórico-artísticos y restos de una calzada y asentamientos de casi segura filiación romana.

Tras realizar una descripción de todas las alternativas contempladas en el Estudio Informativo, desde el punto de vista de la incidencia ambiental, se elaboran las matrices causa-efecto de cada una, así como la fase del proyecto en que tienen lugar.

La valoración de impactos se realiza únicamente para la solución seleccionada en el Estudio Informativo, a través de una matriz de valoración de las diferentes causas-origenes y calificando subjetivamente las características de los impactos.

Las medidas correctoras incluyen un plan de adecuación sonora, un plan de revegetación, restricción de la zona de obras a la estrictamente necesaria, estudios para evitar alterar la dinámica de los acuíferos, minimización de la eliminación de vegetación y tierra vegetal, mantenimiento caudal y calidad de las aguas del río Moros y resto de afluentes del Eresma.

Existe un plan de vigilancia ambiental que propone el seguimiento de los parámetros referentes a los niveles sonoros, a la protección del sistema hidrológico, a la protección de los ecosistemas y al plan de revegetación.

Se adjunta un documento de síntesis que recoge la información anterior respecto a identificación de impactos, a la valoración de los impactos de la alternativa seleccionada, a las medidas correctoras y al plan de vigilancia.

##### Análisis del contenido

En el inventario ambiental falta una representación cartográfica de los ríos y arroyos afectados por el trazado, de los puntos o áreas de interés arqueológico y de las cañadas y veredas.

En la fase de consultas previas, los organismos consultados y fundamentalmente el ICONA expusieron una serie de sugerencias sobre los impactos comparativos en las zonas más conflictivas producidos por las diversas alternativas, sin que los autores del Estudio de Impacto lo hayan tenido en cuenta, ya que la valoración subjetiva de impactos se realiza solamente sobre la alternativa seleccionada por el Estudio Informativo.

El Plan de Vigilancia Ambiental se limita a los aspectos acústicos y de revegetación, olvidando el resto de componentes del medio afectado por la nueva infraestructura.

### ANEXO IV

#### Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

##### Relación de alegantes

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

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

Ayuntamiento de Segovia.

Ayuntamiento de Revenga.

Ayuntamiento de Navas de Riofrío.

Ayuntamiento de Ortigosa del Monte.

Ayuntamiento de La Losa.

Sociedad Española de Ornitología.

Asociación para la Defensa del Patrimonio Cultural y Natural Segoviano-Duración.

Amigos de la Sierra de Guadarrama.

Inisfree-Amigos de la Tierra.

La Vereda.

Los Verdes.

Sociedad Iberpistas.

«Mampí, Sociedad Anónima».

Don Antonio Vázquez Aparicio.

47 vecinos de Ribera de los Molinos en Ortigosa del Monte.

Don Benigno Mateo González, en representación de Matadero Mateo.

Don Eduardo y don Daniel Alonso Millet.

Don Ricardo Oñate Fernández.

Don Enrique González Madariaga en representación de «Naturín, Sociedad Anónima».

Don David, doña María Soledad, doña Vicenta, doña Elena y don Vicente del Barrio Casado.

Don Jesús Mateo González.

Doña María Jesús Muñoz.

Don Juan María González.

Don Oscar Gil Martín, en representación de diversas copropietarias de la urbanización «Los Angeles de San Rafael».

Don Félix Ortiz Postigo, en representación de Canteras Ortiz.

Don Miguel, don Julián y don Jacinto Maricalva González.

Caja de Ahorros de Segovia.

*Contenido medioambiental de las alegaciones*

El ICONA repite lo expuesto en la fase de consultas señalando la solución en duplicación como la menos impactante.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León considera que debe optarse por una solución en Duplicación, considerando la alternativa 5 como la menos impactante, y oponiéndose frontalmente a la B1-B3 elegida por los autores del Estudio.

La Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León manifiesta su preocupación por la afección a los restos de una calzada romana situada en el Soto de Revenga.

La Dirección General de Transportes y Carreteras de la Junta de Castilla y León presenta un informe favorable a la alternativa seleccionada.

Los Ayuntamientos de Segovia y de Revenga hacen patente en su alegación el valor ecológico del Soto de Revenga y la necesidad de preservarlo.

El Ayuntamiento de El Espinar se adhiere a lo relativo al Soto de Revenga. En segundo lugar cree que se debería ajustar el trazado al de la actual CN-603. Por último considera imprescindible el mantenimiento de la conexión actual entre la A-6 y la CN-603, así como que se contemple el enlace entre la A-6 y la autovía proyectada.

El Ayuntamiento de Navas de Riofrio rechaza las alternativas 2 y 4 por su alto impacto ambiental y solicita el mantenimiento de los pasos de ganado, maquinaria agrícola y fauna silvestre en la propuesta de desdoblamiento de la carretera actual.

El Ayuntamiento de La Losa se opone al trazado C7, C9, D4 a su paso por el municipio y acepta C4 y C8 manteniendo el acceso actual y que se respeten los pasos de ganado y maquinaria.

La Sociedad Española de Ornitología se decanta por la alternativa 5 (en duplicación) en función de que es la que mejor respeta las Áreas de Importancia Internacional para las Aves, y de que es la que menor número de nuevas infraestructuras requiere.

La Asociación Ecologista «La Vereda» se pronuncia asimismo por la solución en duplicación, concretamente la alternativa 5.

**ANEXO V****Información complementaria**

En función de las deficiencias detectadas en el Estudio de Impacto Ambiental se solicitó al promotor la remisión de información complementaria. Recibido un informe-respuesta, se exponen los principales puntos que resumen su contenido.

Se han subsanado los errores detectados en las transcripciones de nombres científicos de plantas y animales.

Se adjunta cartografía en color y a escala apropiada referente a unidades paisajísticas, cuencas visuales, vías pecuarias y yacimientos arqueológicos.

Se aporta clasificación climática de «Papadakis» e índices de «Turc». Caracteriza cinco unidades paisajísticas en la zona afectada: Altos macizos, montañas medias, dominancia ganadera, dominancia agrícola y medio urbano. Asimismo, se analiza la visibilidad de la nueva infraestructura.

Se localizan las vías pecuarias y rurales, así como los principales yacimientos arqueológicos susceptibles de ser afectados.

Se efectúa un análisis de niveles de emisión sonora a fin de identificar los puntos del trazado en los que es necesario introducir medidas correctoras.

Se caracterizan los impactos de los distintos tramos sobre la vegetación y los suelos.

Se modifican sustancialmente las medidas correctoras y programa de vigilancia, tomándose en consideración los aspectos relativos a permeabilidad territorial, sistema hidrológico, ecosistemas, al ruido, al patrimonio histórico-arqueológico y el paisaje.

**6113** *RESOLUCION de 15 de febrero de 1996, de la Dirección General de Telecomunicaciones, por la que se aprueban las condiciones en que se debe hacer pública toda oferta de circuitos alquilados y los requisitos de utilización de los circuitos alquilados.*

El Reglamento Técnico y de Prestación del Servicio Portador de Alquiler de Circuitos, aprobado mediante el Real Decreto 1558/1995, de 21 de septiembre, y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 17 de octubre, incorpora al marco legal español algunos aspectos de la Directiva 92/44/CEE del Consejo, relativa a la aplicación de la oferta de red abierta a los circuitos alquilados.

Uno de los principios básicos de toda oferta de red abierta, de acuerdo con la Directiva 90/387/CEE del Consejo, relativa al establecimiento del mercado interior de los servicios de telecomunicaciones mediante la realización de la oferta de una red abierta de telecomunicaciones, implica la publicación de forma adecuada de las condiciones en que la oferta se realiza. Dicho principio básico, que en la legislación comunitaria ha sido recogido en la mencionada Directiva 92/44/CEE para el caso particular de los circuitos alquilados, se ha trasladado a los artículos 14 y 15 del citado Reglamento Técnico y de Prestación del Servicio Portador de Alquiler de Circuitos.

El artículo 14 establece como principio básico que la oferta de circuitos alquilados será presentada al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, debiendo incluir información relativa a las características técnicas, tarifas, condiciones generales de suministro, contratos tipo en los casos en que proceda, y fecha a partir de la cual la oferta surte efecto. El último apartado de este artículo establece asimismo que dicho Ministerio tiene la potestad para solicitar los cambios en la oferta que considere necesarios para salvaguardar el principio de no discriminación y respeto de la legalidad vigente. Se ha optado en definitiva por un sistema de control a posteriori, que deje el margen de flexibilidad necesario a los operadores para la modificación de su oferta, sin menoscabo de la capacidad de intervención de la Administración cuando así lo estime necesario.

Por otro lado, el artículo 15 establece que el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente determinará y publicará en el «Boletín Oficial del Estado» las condiciones en que debe hacerse pública toda oferta de circuitos alquilados, haciéndose constar los requisitos de utilización de dichos circuitos.

Por último, la disposición adicional única del Reglamento establece que las funciones y competencias que en el mismo se atribuyen al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente serán ejercidas por la Dirección General de Telecomunicaciones.

En consecuencia, en aplicación del artículo 15 y disposición adicional única del Reglamento Técnico y de Prestación del Servicio Portador de Alquiler de Circuitos, una vez concedido el trámite de audiencia a los interesados,

Esta Dirección General de Telecomunicaciones resuelve:

Primero.—Se aprueban las condiciones en que se debe hacer pública toda oferta de circuito alquilado y los requisitos de utilización de los circuitos alquilados, que se relacionan en el anexo a esta Resolución.

Segundo.—Contra la presente Resolución, que no agota la vía administrativa, cabe interponer recurso ordinario ante la Secretaría General de Comunicaciones, en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en el artículo 114 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

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

Madrid, 15 de febrero de 1996.—El Director general, Reinaldo Rodríguez Illera.

**ANEXO****Condiciones en que se debe hacer pública toda oferta de circuito alquilado**

Los operadores con título habilitante para la prestación del servicio portador de alquiler de circuitos deberán tener disponible para el público, en sus oficinas comerciales, un documento conteniendo su oferta de circuitos alquilados, que incluirá al menos los siguientes extremos:

- a) Características técnicas.
- b) Tarifas.
- c) Condiciones generales de suministro:

Procedimiento de solicitud de los circuitos.  
Plazos normales de entrega y reparación.  
Plazos de contratación.

- d) Contrato-tipo, cuando así proceda.
- e) Fecha a partir de la cual la oferta surte efecto.

Dicho documento habrá sido previamente presentado al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 14 del Reglamento Técnico y de Prestación del Servicio Portador de Alquiler de Circuitos.