

concurrancia y publicidad, garantizando la transparencia de las actuaciones administrativas.

En prueba de conformidad con cuanto antecede, los comparecientes lo firman en el lugar y fecha en su encabezamiento indicados.

El Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, José Borrell Fontelles.—El Consejero de Política Territorial y Obras Públicas, Artur Mas i Gavarró.—El Alcalde del Ayuntamiento de Barcelona, Pasqual Maragall i Mira.

9785

RESOLUCION de 20 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 de la variante de Benissa, CN-332, puntos kilométricos 148,5 al 152,0 (Alicante), 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 de 13 de agosto de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, como memoria resumen, la orden de estudio del estudio informativo citado con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La finalidad de esta orden de estudio es la definición de los trazados de las diferentes opciones para resolver los problemas planteados en la travesía de Benissa.

Recibida la referida memoria resumen, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 19 de noviembre de 1990, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

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 2 de diciembre de 1994 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Alicante» el 19 de noviembre de 1994, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 23 de mayo de 1996, la Dirección General de Carreteras remitió a la antigua 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.

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 realizó 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.

En consecuencia, la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 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 variante de Benissa (Alicante) en la CN-332.

Declaración de Impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera ambientalmente viable la alternativa norte, propuesta por el estudio informativo y por el estudio de impacto ambiental. La ejecución de dicha alternativa deberá observar las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y deberá cumplir las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la variante se asegurará el nivel actual de servicios.

2. *Protección de yacimientos arqueológicos.*—El proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

3. *Contaminación acústica.*—El programa de vigilancia ambiental propuesto por el estudio de impacto ambiental se modificará incorporado la medición de los niveles sonoros reales durante la fase de explotación de la variante. A tal fin, dicho programa determinará la localización de las estaciones de muestreo y la frecuencia de medida. El programa considerará como puntos de muestreo al menos los siguientes: Colegio público «12 de Octubre», límite de la zona calificada como urbanizable en el plan general de ordenación urbana de Benissa y viviendas diseminadas presentes al inicio y final de la variante. Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la variante serán los siguientes:

55 dB leq. (A) entre las veintitrés y las siete horas y los 65 dB leq. (A) entre las siete y las veintitrés horas, medidos en los límites de las zonas definidas como urbanizables en el plan general de ordenación urbana de Benissa.

55 dB leq. (A) entre las veintitrés y las siete horas y los 65 dB leq. (A) entre las siete y las veintitrés horas, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura, de las viviendas diseminadas presentes al inicio y final de la variante.

55 dB leq. (A) las veinticuatro horas del día, medidos a dos metros de la fachada y para cualquier altura, del Colegio público «12 de Octubre».

De los requisitos del programa de vigilancia ambiental se inferirá la necesidad de adoptar las oportunas medidas correctoras.

4. *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 incluirá la ubicación y restauración ambiental de las zonas de préstamos y vertedero, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado y viario de acceso a la obra.

Además el proyecto considerará la adaptación de los drenajes de los bancales próximos a la vía con los propios de la variante al objeto de evitar eventuales efectos barrera sobre las aguas de escorrentía superficial.

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

5. *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 él 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 Información y Evaluación Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

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, relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 1.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 4.

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

Informe sobre la evolución de los niveles sonoros, a que se refiere en la condición 3.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 4.

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 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 ambiental.

6. **Documentación adicional.**—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Información 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. Las medidas correctoras establecidas por la declaración y las propuestas en el estudio de impacto ambiental deberán estar definidas técnica y económicamente.

Los documentos referidos son los siguientes:

Diseño de medidas y obras en relación con el mantenimiento de la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 1.

Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 4.

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

7. **Financiación de las medidas correctoras.**—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán con memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorarán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Madrid, 20 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
Presidencia de la Generalidad Valenciana	X
Delegación del Gobierno en la C.A. Valenciana	X
Agencia de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana ..	X
Gobierno Civil de Alicante	X
Diputación Provincial de Alicante	X
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Icona	X
Ayuntamiento de Benissa	
Inst. de Hidrología y Medio Ambiente, Universidad de Valencia	
Inst. Valenciano de Geografía de la Generalidad Valenciana ..	
Inst. Valenciano de Ciencias Biológicas y Geológicas de la Generalidad Valenciana	
Inst. Universitario de Geografía, Universidad de Alicante ..	
Facultad de Ciencias, Universidad de Alicante	X
Colla Ecologista La Carrasca, Alcoy (Alicante)	
Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista (CAME), Torrent (Valencia)	
Accio Ecologista-Agro, La Casa Verde (Valencia)	

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

El Icona informa que en principio, e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, no cabe formular observaciones relevantes respecto a su actual planteamiento, por cuanto no afecta a ningún espacio natural, protegido o no, cuya integridad ecológica deba ser preservada, ni a especies de flora y fauna cuyos hábitats deban ser preservados al amparo de la legislación vigente.

La Agencia de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana expone la no conveniencia de elegir la alternativa sur en base a riesgos de inestabilidad de laderas y erosión, afección a cabeceras de barrancos, impacto paisajístico e impacto sobre valores culturales. Considera viable la alternativa norte recomendando el estudio del efecto sinérgico respecto a otras infraestructuras existentes; la menor ocupación posible de suelo acomodando el trazado a la autopista y desdoblado la carretera local AV-1421; la restauración de superficies desnudas como medida de integración paisajística y protección frente a la erosión.

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana remite informe elaborado por el Servicio Territorial del Icona en la Comunidad Valenciana en el que expone la posible existencia en la comarca de enclaves con presencia de especies vegetales con «status» de protección o amenazada. Indica el mayor impacto paisajístico de la alternativa sur y recomienda el estudio de la afección acústica y medidas para permitir el paso de ganado y fauna autóctona.

El Gobierno Civil de Alicante recomienda la alternativa norte e indica como aspectos a considerar por el estudio de impacto ambiental el impacto paisajístico y acústico, considerando la existencia de la ladera que actuará de pantalla sobre el casco urbano.

La Confederación Hidrográfica del Júcar señala la necesidad de que el estudio hidrológico determine los caudales líquidos y sólidos de avenida con el fin de evitar problemas derivados del efecto pantalla, indica la posible afección a puntos de alimentación de acuíferos destinados al abastecimiento urbano y recuerda que, en el caso de que el proyecto afecte a terrenos incluidos en algún perímetro de protección de los definidos en el artículo 173 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (Real Decreto 849/1986) deberán ser tenidas en cuenta las limitaciones en lo referente a obras de infraestructura, extracción de áridos y otras actividades e instalaciones.

La Diputación Provincial de Alicante recomienda la mínima afección al paisaje evitando grandes movimientos de tierra. Propone la plantación de arbolado u otra solución a efectos de limitar al máximo el impacto acústico.

La Facultad de Ciencias de la Universidad de Alicante recomienda la alternativa norte en base a la erosionabilidad de los terrenos interceptados por cada alternativa. Indica la presencia de una mayor proporción de terrenos agrícolas afectados en la alternativa norte.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El estudio informativo de la variante de Benissa tiene por objeto la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir, en líneas generales, las diferentes opciones de trazado para suprimir la actual travesía de Benissa en la CN-332.

Las opciones consideradas han sido tres: Circunvalación norte, circunvalación sur y mejora de la actual travesía.

La alternativa circunvalación sur no ha sido desarrollada por el estudio informativo al desestimarse ya que no está contemplada en el plan general municipal de ordenación de Benissa, ser técnicamente más dificultosa al necesitar grandes desmontes y terraplenes e importantes muros de contención y distorsionar el paisaje. Además, del resultado de la fase de consultas previas a que se refiere el anexo I se desprende la no conveniencia ambiental de desarrollar esa alternativa.

La mejora de la actual travesía con una longitud de 2,7 kilómetros precisaría la construcción de un enlace, refuerzo de firme, demolición y reconstrucción de aceras, vallado perimetral, construcción de pasarelas peatonales y reordenación del tráfico en la población.

La alternativa circunvalación norte discurre por una zona relativamente llana e inicia su trazado en el kilómetro 175,8 de la actual N-332 con un nudo que resuelve la conexión con la población de Benissa y la intersección con la AV-1421 y la AV-1425. A partir de ese nudo la variante toma dirección N para en el punto kilométrico 0 + 824 dirigirse en dirección NE sensiblemente paralela a la autopista hasta el punto kilométrico 1 + 500 que toma dirección E y bordeando el límite del término municipal de Senija alcanzar nuevamente la N-332.

En el punto kilométrico 2 + 280 se prevé un paso superior sobre la variante para la AV-1423 y en el punto kilométrico 3 + 180 se proyecta la última estructura para dar acceso a la autopista A-7. La longitud total de la alternativa norte es de cuatro kilómetros. La distancia existente entre el trazado de la variante y el límite del núcleo de Benissa oscila entre los 400 y 200 metros.

El estudio informativo selecciona, como alternativa más idónea, la alternativa norte.

El estudio informativo incorpora un escrito del Ayuntamiento de Benissa (que no contestó a la consulta formulada por la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental), en el que se comunica el acuerdo en sesión plenaria de mostrar la conformidad con el trazado propuesto por el estudio informativo.

ANEXO III**Resumen del estudio de impacto ambiental***Contenido*

El estudio de impacto ambiental presenta un capítulo de introducción en el que también incluye la conformidad del Ayuntamiento de Benissa con la variante propuesta.

Se define como propósito del estudio la evaluación ambiental de la variante propuesta y la comparación de los impactos detectados frente a los producidos por la actual travesía.

El estudio incluye un inventario del medio físico y natural donde se pretende ubicar la variante. Incluye capítulos específicos de: Geología, geomorfología y suelos, climatología, hidrografía e hidrogeología, vegetación, fauna y paisaje.

Respecto al medio socioeconómico, el estudio aporta información relativa a datos demográficos, población activa, sectores productivos y planeamiento urbanístico.

Geológicamente en el entorno del trazado de la variante aparecen materiales oligocenos, areniscas margosas y margas blancas miocenas y suelos cuaternarios de tipo coluvial y coluvial-residual con espesores en general de muy escasa entidad. La mayor parte del área de estudio muestra la superficie modificada por la existencia de abundantes terrazas para cultivos.

El área de Benissa corresponde a la zona semihúmeda de la región valenciana con concentración de precipitaciones en otoño. El estudio indica la modificación del drenaje natural debido a la presencia de terrazas de cultivo, actuando las acequias y las cunetas de carreteras como colectores del agua de lluvia. Se cita la presencia de acuíferos muy profundos de 1.000 a 2.000 metros.

El estudio describe la vegetación natural presente en el término municipal de Benissa e indica que en el entorno inmediato al trazado propuesto no se conserva vegetación original debido a la conversión de las tierras de ladera en bancales para el cultivo de viñas, olivos, almendros y otros frutales. La fauna presente en el área de estudio es la característica de zonas de huertas o urbanizadas.

Respecto del paisaje, el estudio indica que la zona afectada por el trazado de la variante presenta escaso interés paisajístico, estando marcado el mismo por la presencia de la autopista. Se advierte sobre la ausencia de yacimientos arqueológicos o fosilíferos conocidos en la zona de estudio.

El estudio señala que el plan general de ordenación urbana de Benissa prevé las zonas adecuadas para la ubicación de una posible variante de la actual CN-332. Indica que no obstante el trazado propuesto, sin diferir enormemente, no coincide totalmente con el previsto por dicho plan.

El estudio presenta una previsión de impactos proponiendo para cada uno de ellos determinadas medidas correctoras. Los impactos característicos del proyecto son los debidos a la alta erosionabilidad de los materiales interceptados, y a la alteración del paisaje generado principalmente por los nudos de enlace previstos.

El estudio advierte sobre la ausencia de impactos significativos que condicionen la concepción inicial del proyecto. Destaca la no presencia de impacto acústico debido a la geometría de la variante y a la distancia con el núcleo de Benissa.

El estudio presenta una comparación entre la opción en travesía y la opción en variante, concluyendo con la recomendación de realizar la opción en variante. Finalmente incorpora un programa de vigilancia ambiental.

Análisis del contenido

El estudio de impacto ambiental presenta, en general, una estructura correcta.

El estudio carece de suficiente información cartográfica explicativa del inventario ambiental descrito. Igualmente no presenta un anejo en el que se documente la información bibliográfica consultada para alcanzar conclusiones.

ANEXO IV**Información pública del estudio de impacto ambiental***Relación de alegantes*

Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalidad Valenciana.

Diputación Provincial de Alicante.
Confederación Hidrográfica del Júcar.
Ayuntamiento de Benissa.
Quince particulares.

Resumen del contenido ambiental de las alegaciones presentadas

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes informa que la variante propuesta no resuelve la conexión con las carreteras comarcales A-V-1421 y A-V-1425. Aconseja la construcción de ramales que permitan el movimiento directo desde la variante a la A-V-1423.

La Diputación Provincial de Alicante, informa favorablemente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental.

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica la inexistencia de terrenos de dominio público hidráulico afectados por la obra.

El Ayuntamiento de Benissa propone la realización de un nuevo estudio que desarrolle una modificación de la alternativa propuesta aproximándose lo máximo posible a la autopista A-7. El Ayuntamiento aporta tres informes técnicos en los que se indica la inconveniencia urbanística de concentrar el trazado en un solo término municipal, la creación de un franja de terreno aislada entre la variante y la autopista, la posible afección acústica sobre el casco urbano de Benissa en base a una futura ampliación del mismo y la conveniencia de acercar más la variante a la autopista al generarse así un menor impacto paisajístico.

Las alegaciones particulares se refieren entre otros aspectos a: Preferencia en liberalizar el peaje de la autopista A-7 en vez de fragmentar el territorio con una nueva infraestructura, afección de la variante propuesta sobre terrenos agrícolas y zonas de pinar y limitación a la futura expansión del casco urbano de Benissa.

9786

RESOLUCION de 9 de abril de 1996, de la Subsecretaría, por la que se dispone el cumplimiento, en sus propios términos, de la sentencia del Tribunal Supremo que confirma la de la Audiencia Nacional recaída en el recurso contencioso-administrativo, sobre desestimación de la petición de integración o acceso al Cuerpo de Gestión Postal y de Telecomunicación.

En el recurso extraordinario de revisión número 1.683/91, interpuesto ante el Tribunal Supremo por don Manuel Martín Ríos y otros, se ha dictado sentencia, en fecha 12 de diciembre de 1995 (comunicada a este Ministerio el 8 de marzo de 1996), por la que se declara la inadmisibilidad del citado recurso extraordinario, interpuesto contra la sentencia de 18 de junio de 1991, dictada por la Audiencia Nacional en el recurso contencioso-administrativo número 5/501.783 que se interpuso, por los mismos recurrentes, contra la Resolución de 16 de mayo de 1990, del entonces Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, confirmada en reposición, por silencio administrativo, y, posteriormente, de forma expresa, por Resolución de 11 de enero de 1991, por la que se desestimó la petición formulada por los interesados el 24 de noviembre de 1989, sobre integración o acceso al Cuerpo de Gestión Postal y de Telecomunicación.

La parte dispositiva de la sentencia de la Audiencia Nacional, de 18 de junio de 1991, hoy firme, literalmente dice:

«Fallamos: Que desestimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la Procuradora señora Garrido Entrena, en nombre y representación de don Manuel Martín Ríos y 2.348 más citados en el encabezamiento de la presente contra resolución del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 16 de mayo de 1990, y desestimación tácita del recurso de reposición interpuesto contra la primera declaración, que las resoluciones impugnadas son conformes a derecho, sin hacer expresa condena en costas.»

Esta Subsecretaría, de conformidad con lo establecido en los artículos 103 y siguientes de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956, ha dispuesto que se cumpla, en sus propios términos, la referida sentencia.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y cumplimiento.

Madrid, 9 de abril de 1996.—El Subsecretario, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmo. Sr. Secretario general de Comunicaciones.