

No obstante, el Proyecto de Construcción, definirá las medidas mitigadoras adecuadas, de acuerdo con las observaciones realizadas por los organismos consultados.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que no es necesario someter a procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto de «CN-403 Variante de Sonsoles en Ávila», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Madrid, 23 de noviembre de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	X
Confederación Hidrográfica del Duero	X
Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Castilla y León	—
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural	X
Ayuntamiento de Ávila	X

Resumen del contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza considera que la traza de la variante propuesta no se ubica en áreas señaladas con algún tipo de protección jurídica de acuerdo a las categorías de espacios naturales establecidos en la Ley 4/89. Tampoco se identifican en el área de proyecto espacios incluidos en la lista Ramsar, ZEPAS o LICs, y tampoco se localizan Áreas de Interés para las Aves.

En el área de trabajo se identifican comunidades de brezales oromediterráneos de *Genista Floridae-Cytisetum scoparii*, hábitat listado en el anexo I de la Directiva 92/43. No se identifican taxa listados en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas ni en anexos de Directivas o Convenios Internacionales de conservación.

Por todo ello no cabe esperar afecciones significativas sobre los elementos del lugar, si bien cabe tener en cuenta la tipología genérica de impactos asociados a la construcción de infraestructuras lineales, tales como movimiento de tierras, almacenamiento de material, canteras para aprovisionamiento de material y áreas de almacenamiento para el mismo, que podrían subsanarse adecuadamente por un plan de medidas correctoras y un programa eficaz de vigilancia ambiental durante el proceso de construcción, a lo que habrá que añadir un calendario racional de trabajos a fin de minimizar cualquier afección negativa sobre las especies del lugar.

La Confederación Hidrográfica del Duero considera que el proyecto no tendrá impactos significativos sobre la hidrología de la zona, ya que la traza de la variante discurre sensiblemente por la divisoria de las cuencas de los ríos Adaja y Chico.

La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León informa que no se aprecian afecciones sobre el patrimonio histórica edificado. No obstante, sería oportuno realizar un seguimiento arqueológico de las obras en previsión de posibles hallazgos.

Asimismo, remite un escrito del Servicio Territorial de Cultura en Ávila, en el que se dice lo siguiente:

El trazado de una carretera que se proyecta puede afectar al yacimiento arqueológico catalogado denominado Sonsoles. De este yacimiento consta fecha de catalogación en el Servicio Territorial de Cultura de Ávila.

Se trata de un yacimiento de época calcolítica conocido desde los años 70 en que J.J. Eiroa publicó la noticia de unas breves excavaciones realizadas en él. Al parecer se trata de un yacimiento de gran amplitud cuyos restos superficiales se encuentran disimulados por la vegetación.

Previamente a la ejecución de proyecto será preciso realizar un estudio arqueológico de la zona en la que producirán movimiento de tierra de forma que sea posible evaluar los efectos del proyecto sobre los restos, en el caso de existir estos.

El Ayuntamiento de Ávila manifiesta que no se aprecia efecto ambiental significativo por la realización del proyecto.

22783 RESOLUCIÓN de 24 de noviembre de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Línea Ferrol-Bilbao. Tramo: El Berrón-Pola de Siero (Asturias). Duplicación de vía», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto-ley 9/2000, de 6 de octubre, 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 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El presente proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Directiva 97/11/CE, del Consejo de 3 de marzo de 1997, (concretamente a los especificados en el epígrafe 13 del mismo, «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en el anexo I o en el anexo II»), para los cuales el sometimiento a una evaluación de impacto ambiental será preciso cuando los estados miembros consideren que sus características así lo exigen.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias remitió, con fecha 5 de julio de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto, con objeto de que se comunicará la necesidad o no de realizar el procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a diferentes organismos sobre el impacto ambiental del proyecto, con objeto de determinar si de la realización del mismo cabe esperar efectos ambientales adversos significativos que hicieran necesario llevar a cabo el procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental.

La relación de consultados y el contenido ambiental de las respuestas recibidas se recogen en el Anexo a esta Resolución. Dichas respuestas deberán ser consideradas por el promotor en la definición del Proyecto de Construcción.

Examinada la documentación recibida, esta Secretaría General de Medio Ambiente considera que como resultado de la ejecución de la alternativa 1 del proyecto presentado, consistente en la duplicación de la vía existente entre la salida de la estación de El Berrón (puntos kilométricos 329 + 800) y la de Pola de Siero (puntos kilométricos 333 + 300), no se observa la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que precisen un proceso reglado de Evaluación de Impacto Ambiental.

No obstante, el Proyecto de Construcción, definirá las medidas mitigadoras adecuadas, de acuerdo con las observaciones realizadas por los organismos consultados.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que no es necesario someter a procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto de «Línea Ferrol-Bilbao. Tramo: El Berrón-Pola de Siero. Duplicación de Vía», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

Madrid, 24 de noviembre de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Dirección General de la Conservación de la Naturaleza	X
Confederación Hidrográfica del Norte.	
Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental.	
Dirección General de Calidad Ambiental	X
Consejería de Educación y Cultura de la C. A. de Asturias .	X
Ayuntamiento de Pola de Siero (Asturias)	X

Asimismo, se ha recibido escrito de la Consejería de Medio Rural y Pesca del Principado de Asturias.

El resumen del contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza considera que la ubicación propuesta para la obra no coincide con áreas señaladas con algún tipo de protección jurídica de acuerdo a las categorías de espacios Naturales establecidas en la Ley 4/1989.

El análisis de las dos alternativas no presenta, comparativamente, diferencias notables entre ellas en cuanto a presencia de elementos interesantes. Básicamente presentan como principal diferencia el cruce sobre el río Nora. Este cruce no existe en el caso de la alternativa 1.

La alternativa 2 sin embargo, debe salvar el río en dos tramos, ya que se traza como una secante sobre el Nora. En cualquier caso las dos alternativas discurren por un área relativamente antropizada, situándose entre los cascos urbanos de El Berrón y Pola de Siero, en el entorno próximo de la carretera N-634.

En la traza de la alternativa 1 no se localizan hábitats de especial interés incluidos en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE. Sin embargo para la alternativa 2 se localizan formaciones de gran interés. Cabe destacar la presencia de comunidades de carácter aluvial, con bosques de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Hiperico androsaemi-Alnetum glutinosae*), hábitat expresamente señalado como prioritario en la Directiva 92/43/CEE. Se encuentra presente a lo largo de toda la ribera del río, en buen estado de conservación y con coberturas que alcanzan el 100 por 100. También se identifican brezales húmedos Atlánticos de zonas templadas de *Erica ciliaris* y *Erica tetralix* (*Gentiano pneumonanthe-Ericetum mackaianaee*), en buen estado de conservación y con coberturas que alcanzan el 62,5 por 100.

Por otra parte es destacable la presencia de nutría (*Lutra lutra*), especie vulnerable listada en el anexo 2 de la Directiva 43/92/CEE, y en anexos de Convenios internacionales de Conservación. No se localizan en el ámbito de estudio otras poblaciones de fauna o flora de interés para la conservación, endémicas, raras o amenazadas.

La Dirección General de Calidad Ambiental del Principado de Asturias informa que analizada la Memoria-resumen, se debería seleccionar la alternativa 2, por ser la de menor afección al entorno del río Nora.

La Consejería de Educación y Cultura del Principado de Asturias comunica que el trazado propuesto discurre muy próximo a dos yacimientos recogidos en el Inventario Arqueológico de Siero (fichas números 23 y 24).

La Consejería de Medio Rural y Pesca considera que como consecuencia de la ejecución del proyecto no resultarán afectados terrenos de monte de utilidad pública ni bajo convenio de gestión con la Consejería.

El Ayuntamiento de Siero remitió dos escritos, en diferentes fechas, en los que expresaba su opinión con relación a la Memoria-resumen remitida:

En el escrito de fecha 20 de Diciembre de 1999, expresa la Disconformidad Urbanística con la propuesta recogida en el proyecto.

En el escrito de fecha 12 de abril de 2000, se expresa, la Conformidad Urbanística al proyecto presentado, una vez realizada la votación pertinente de los grupos políticos representados en el Ayuntamiento.

Posteriormente, una vez finalizado el trámite de consultas, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, un escrito de la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias, en el que se informa lo siguiente:

Con fecha 4 de febrero de 2000, se comunica al Ministerio de Medio Ambiente el Informe relativo a la Memoria Resumen sobre el Proyecto en cuestión, en el cual se opta por considerar ambientalmente más viable la solución o alternativa 2.

Con fecha 4 de agosto de 2000, se recibe el proyecto definitivo, en el cual se comprueba que se ha optado por la solución 1, dado que es imposible la opción 2 a la llegada a Pola de Siero ya que conforme al Planeamiento Urbanístico se ha decidido localizar en una de estas zonas un área comercial y por lo tanto sería poco viable la localización de un túnel de paso en esta zona.

Por lo tanto se considera el proyecto presentado como admisible, desde el punto de vista ambiental, aunque no se correspondía la alternativa elegida con la recomendada por el Órgano Ambiental de Principado de Asturias. No obstante esta alternativa 1 se ha modificado respecto a la alternativa 1 inicial de la Memoria Resumen con el fin de no afectar a las Riberas y cauce del río Nora, evitando la construcción de los muros y escolleras que se contemplaban en la alternativa 1 original de la referida Memoria-resumen.

Por ello se entiende que aunque en el informe de fecha 14 de enero de 2000, se recomendaba la alternativa 2, a la vista del proyecto y de

las modificaciones introducidas sobre la alternativa 1, esta se puede admitir desde el punto de vista ambiental.

En el momento de ejecutar las obras se deberán tener en cuenta los siguientes condicionantes:

1. Los especificados en el anejo 15 (Estudio de Impacto Ambiental) del proyecto de referencia en sus apartados de medidas correctoras y plan de vigilancia ambiental.

2. No se afectara en ninguna de las zonas del trazado a la ribera del río Nora en las proximidades de Pola de Siero.

3. Se consensuará con el Órgano Ambiental del Principado de Asturias la metodología a seguir en el sistema de Recuperación ambiental e integración paisajística post-obra.

También se comunican las observaciones manifestadas por la Dirección General de Cultura en relación con el proyecto de referencia:

La Dirección General de Cultura Establece que el Estudio de Impacto Ambiental cuente con un informe que valore las posibles afecciones a los bienes integrantes del Patrimonio Histórico Español y el establecimiento de medidas correctoras.

Asimismo, con fecha 17 de noviembre de 2000, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un escrito comunicando lo siguiente:

La alternativa 1 dibujada a escala 1:50.000 en la Memoria-resumen, que coincide con el trazado actual, es la que se ha desarrollado finalmente tanto a nivel de Proyecto Básico como de Constructivo a escala 1:1000. Esta escala, de mayor grado de definición, ha confirmado que la alternativa 1 no afecta al río Ora. La alternativa 1 ha obtenido, asimismo, la conformidad del Ayuntamiento de Pola de Siero.

En cuanto a las características del potencial impacto de la alternativa 1 se puede afirmar que:

- La extensión del impacto es mínima al tratarse de una duplicación de la vía existente utilizando el mismo trazado.
- El carácter transfronterizo del impacto es nulo.
- La magnitud y complejidad del impacto es mínima.
- La posibilidad del impacto es mínima.
- La duración, frecuencia y reversibilidad del impacto es mínima.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

22784 *RESOLUCIÓN de 30 de noviembre de 2000, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se hacen públicos los resultados de la decimotercera subasta del año 2000 de Letras del Tesoro a seis meses, correspondiente a la emisión de fecha 1 de diciembre de 2000.*

La Orden de 25 de enero de 2000 de aplicación a la Deuda del Estado que se emita durante 2000 y enero de 2001 establece, en su apartado 5.4.8.3.b), la preceptiva publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de los resultados de las subastas mediante Resolución de esta Dirección General.

Convocadas las subastas de Letras del Tesoro a seis meses por Resolución de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, de 27 de enero de 2000, y una vez resueltas, la convocada para el pasado día 29 de noviembre, es necesario hacer público su resultado.

En consecuencia, esta Dirección General del Tesoro y Política Financiera hace público:

1. Fechas de emisión y de amortización de las Letras del Tesoro que se emiten:

Fecha de emisión: 1 de diciembre de 2000.

Fecha de amortización: 1 de junio de 2001.

2. Importes nominales solicitados y adjudicados:

Importe nominal solicitado: 801,500 millones de euros.

Importe nominal adjudicado: 116,500 millones de euros.

3. Precios y tipos efectivos de interés:

Precio mínimo aceptado: 97,575 por 100.

Precio medio ponderado redondeado: 97,583 por 100.