

2. Se realizará un reconocimiento arqueológico previo y, en caso, de detectarse, durante la prospección o durante la fase de obras, algún resto arqueológico se realizará un programa de actuaciones, compatible con el plan de obra, en coordinación con la Dirección General del Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia.

Madrid, 22 de febrero de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

5647 *RESOLUCIÓN de 22 de febrero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental de el proyecto «Adecuación pista de vuelos y plataforma en el aeropuerto de Córdoba».*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el 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, en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, y en el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, en 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 formulación de las declaraciones de impacto ambiental y de las resoluciones sobre el sometimiento o no a evaluación de impacto ambiental de los proyectos incluidos en el anexo II del citado Real Decreto Legislativo 1302/86, de competencia estatal.

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, según la redacción dada en la Ley 6/2001, de 8 de mayo, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 19 de octubre de 2001, el análisis ambiental y una documentación sobre las características del proyecto «Adecuación pista de vuelos y plataforma» en el aeropuerto de Córdoba, al objeto de determinar si era necesario someterlo, según criterio del órgano ambiental, al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto se tipifica en la categoría de proyectos del Anexo II de la Ley 6/2001, grupo 9, otros proyectos; letra k) «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, es decir ...». Por otro lado, en el anexo II de la citada disposición se contempla en el grupo 7 letra d) la construcción de aeródromos, en el caso de que no estén incluidos en el anexo I.

El proyecto de adecuación de la pista de vuelos prevé un recrecio de la misma y la construcción de una franja hormigonada alrededor de la pista, con el fin de evitar el crecimiento de la vegetación. El proyecto de ampliación de la plataforma de aviación comercial tiene prevista su ampliación en 5.800 metros cuadrados. Las actuaciones se sitúan dentro de la zona aeroportuaria que ha perdido sus valores naturales iniciales.

El Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General de Conservación de la Naturaleza.

Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Ayuntamiento de Córdoba.

Direcciones Generales de Prevención y Calidad Ambiental y de Instituciones del Patrimonio Histórico-Artístico de la Junta de Andalucía.

Se han recibido contestaciones de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental y Delegación Provincial de la Consejería de Cultura de Córdoba. Las contestaciones coinciden en que no es necesario someter el proyecto al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental, aunque en las mismas se realizan una serie de observaciones que se resumen a continuación:

La Dirección General Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía considera que los residuos que generen las actuaciones deben retirarse a un vertedero controlado y autorizado para residuos inertes.

La Delegación Provincial en Córdoba de la Consejería de Cultura advierte que si durante la ejecución de los movimientos de tierras se producen hallazgos de carácter arqueológico habría que adaptarse a lo previsto en el art. 50.1 de la Ley 1/1991, de 3 de julio de Patrimonio Histórico-Artístico de Andalucía.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir establece una serie de recomendaciones para las fases de proyecto y ejecución con el fin de evitar la afección a las aguas superficiales y subterráneas.

En virtud del artículo 1.2 de la Ley 6/2001, dado que no se prevén impactos adversos significativos sobre el medio ambiente por la realización del proyecto, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Adecuación de pista de vuelos y plataforma» en el aeropuerto de Córdoba.

No obstante, en la ejecución de las obras y en la redacción del proyecto de construcción se deberá cumplir con las siguientes condiciones:

1. El proyecto de construcción definirá el vertedero controlado que se utilizará durante la ejecución de las obras. El vertedero deberá estar autorizado por el órgano competente de la Junta de Andalucía.

2. Si durante la ejecución de las obras se produce algún hallazgo arqueológico se comunicará a la Delegación Provincial de La Consejería de Cultura en Córdoba para, de común acuerdo, actuar según lo previsto en la Ley 1/91 del Patrimonio Histórico-Artístico de Andalucía.

Madrid, 22 de febrero de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

5648 *RESOLUCIÓN de 25 de febrero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio de alternativas «Variante N-432 de Badajoz a Granada, p.k. 223,6 al 232,6, tramo Espiel-Cuesta de Matanzas (Córdoba)».*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo 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 determinadas obras, instalaciones o actividades.

El proyecto contemplado en el estudio de alternativas está comprendido en el grupo 8 del anexo I de la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental de la Junta de Andalucía, que contempla los proyectos que necesariamente deben someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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, modificado por Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, 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 formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha de 8 de noviembre de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen del proyecto «Acondicionamiento de la N-432 de Badajoz a Granada, p.k. 223,6 al p.k. 232,6 en el tramo Espiel-Cuesta de Matanzas», con el objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha de 23 de febrero de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

El anexo I contiene la relación de las consultas enviadas y un resumen de las respuestas recibidas.

La Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió el estudio de alternativas que incluye el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de 5 de julio de 2001, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba» de 3 de julio de 2001 y en el diario «Córdoba» de 3 de julio de 2001.

El anexo II recoge los datos esenciales del estudio de alternativas y el anexo III un resumen del estudio de impacto ambiental.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 13 de noviembre de 2001, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo consistente

en el estudio de alternativas, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio de alternativas de la variante N-432 de Badajoz a Granada, p.k. 223,6 al p.k. 232,6. Tramo: Espiel-Cuesta de Matanzas.

Declaración de impacto ambiental

El proyecto prevé la construcción de 9 kilómetros de carretera para reposición de la CN-432 de Badajoz a Granada en el tramo Espiel-Cuesta de Matanzas afectados por la ampliación de la explotación minera que tiene en la zona la empresa Carbonífera del Sur. En una primera fase se estudiaron cuatro alternativas. La alternativa 2 por estar afectada por la explotación minera y la alternativa 3 por producir impactos ambientales inaceptables fueron descartadas en esta primera fase. En la segunda fase se analizaron la alternativa 1 y la alternativa 4, llegando a la conclusión por medio de un análisis multicriterio que es preferible la alternativa 1, que además es la que produce un menor impacto ambiental.

En consecuencia, examinada la documentación contenida en el expediente y visitada la zona de las obras, la Secretaría General de Medio Ambiente considera ambientalmente viable la alternativa 1 elegida por la Dirección General de Carreteras para la reposición de la CN-432 tramo «Espiel-Cuesta de Matanzas, p.k. 223,6 al p.k. 232,6», siempre y cuando en la ejecución del proyecto se observen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las condiciones que figuran a continuación:

1. *Adecuación ambiental del proyecto.*—El proyecto de construcción de la solución propuesta considerará, siempre que sea técnicamente viable los siguientes aspectos:

El trazado definitivo de la carretera evitará la afectación al monte público Puente Nuevo, excepto en los pocos metros en que resulta inevitable para realizar el cruce de la cola generada por el arroyo de la Adelilla del embalse Puente Nuevo.

El cruce sobre la vaguada del arroyo del ronquillo en el p.k. 6+000 se proyectará preferiblemente en viaducto que servirá como paso de fauna, evitará la realización del paso inferior para el cruce del camino existente, disminuirá el impacto paisajístico y conservará la vegetación de ribera y las condiciones naturales del arroyo.

Con el fin de disminuir el impacto paisajístico, que producirá el terraplén situado entre los p.k. 3+500 y p.k. 3+600 proyectado en el cruce de la carretera sobre la cola del embalse generada por el arroyo de la Adelilla, en el proyecto de construcción definitivo se intentará reducir la cota de la rasante de la carretera al nivel mínimo compatible con el nivel máximo previsto de inundación, siempre que no se produzca un aumento significativo en los volúmenes de desmonte anterior y posterior al terraplén, considerando también para ello la modificación o pendiente de la rasante en el terraplén citado, de acuerdo con los límites permitidos en la instrucción 3.1 IC de trazado. Además para disminuir la afectación a la vegetación, el efecto barrera de la carretera y mejorar la adaptación al entorno se estudiará la alternativa de realizar dicho paso también en viaducto.

2. *Protección y conservación de los suelos y de la vegetación.*—Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afectación a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se copiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a los 1,5 metros, para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso que sea necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

Se minimizará la afectación producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y caminos existentes.

Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los diferentes arroyos atravesados por la traza, los estribos de los viaductos sobre éstos se situarán de forma que no afecten a dicha vegetación. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afectación a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

Los pies de encina y de otro tipo de árboles que sean significativos y estén afectados por el trazado de la carretera y que se considere técnicamente viable su trasplante, de común acuerdo con la Delegación de Medio Ambiente en la provincia de Córdoba de la Junta de Andalucía, se utilizarán para restaurar zonas degradadas. Se valorará especialmente la posibilidad de restaurar las zonas degradadas de la corta La Ballesta de la empresa Encosur ya dejadas de explotar.

3. *Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.*—El diseño de los viaductos sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el texto refundido de la Ley de Aguas, Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio. Siempre que sea técnicamente viable se colocarán las pilas fuera de los cauces.

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua, si no igualan o sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc., se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cursos de agua, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

Puesto que el proyecto se localiza en una zona de alto riesgo forestal, especialmente durante los meses de verano, se deberá contemplar en el proyecto este aspecto y, por tanto, se prohibirá encender fuego desde el 1 de junio hasta el 30 de septiembre. El uso de soldadores se realizará bajo control y con medidas preventivas.

4. *Protección de la fauna.*—La zona es especialmente rica en fauna cinegética (corzo, ciervo; jabalí), y con el fin de evitar el efecto barrera que puede suponer la carretera a sus desplazamientos se deben diseñar, después de realizar un estudio específico sobre los itinerarios recorridos por los diferentes animales, un número suficiente de pasos para la fauna, adaptados, en los casos que se consideré necesario, al paso de grandes mamíferos.

Los pasos de fauna se ubicarán preferentemente en vaguadas, aunque su ubicación definitiva se determinará según las conclusiones del estudio, considerando además que uno de los itinerarios puede ser el que se realice por el arroyo del ronquillo en el que preferiblemente se proyectará un viaducto que hará las funciones de paso de fauna. Los pasos en que se detecten itinerarios de grandes mamíferos deberán estar adoptados al ciervo con una altura mínima de 4m y una anchura que se determinará según el índice de abertura o relación entre el producto de la altura por la anchura y la longitud del paso que deberá ser mayor que 1. En cualquier caso la anchura mínima será, en el caso del ciervo de 7m. En el caso del jabalí y del corzo la altura mínima será de 3,5m y la anchura se determinará de forma que el índice de abertura sea mayor que 0,75 para el corzo y 0,5 para el jabalí.

En todo el recorrido del trazado se instalará una valla perimetral de 1,70 a 2,2 m de altura. La altura de 2,2 m se utilizará en caso de que se detecte importante presencia del ciervo.

Los pasos según el resultado del estudio y según sea la ubicación óptima de los mismos pueden diseñarse exclusivamente para la fauna, con función mixta de paso de agua y fauna, y si su ubicación está próxima a un camino para circulación de fauna y vehículos.

En el caso de que el paso no contemple la circulación de vehículos, en las entradas de los pasos se deberán colocar vallas perimetrales que conduzca a los animales hacia el paso y evite el acceso de los mismos a la calzada. Las plantaciones próximas al paso también se acondicionarán y repoblarán en el caso de ser necesario con especies autóctonas de forma que encaminen a las diferentes especies hacia el paso, deberán estar desprovistos de vegetación en el centro del paso de forma que se tenga una

buena visibilidad del extremo opuesto y se realizarán al mismo nivel que los alrededores sin rampas de acceso o descenso y para permitir también el acceso de pequeños mamíferos se revegetarán o acondicionarán las franjas laterales.

Cuando el paso para la fauna sirva también para el paso de agua, por realizarse sobre algún arroyo o riachuelo se evitara que todo el ancho quede cubierto de agua para lo que el agua que discurra a través del mismo deberá conducirse a través de un canal lateral o como alternativa construir un corredor o plataforma de hormigón recubierta con substrato natural y con rampas que conduzcan a los animales hacia dichas rampas.

Cuando el paso sea utilizado también para circulación de vehículos o personas, por realizarse junto al cruce de algún camino con la carretera, se crearan dos franjas laterales una a cada lado del paso cubiertas con tierra vegetal y con plantaciones herbáceas. Dada la menor efectividad de este tipo de pasos, al menos dos pasos tendrán que diseñarse exclusivamente para paso de fauna o para paso de fauna y circulación de agua, aunque como resultado del estudio se detecte que todos los itinerarios principales son próximos a caminos.

Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, las obras de drenaje tipo marco se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela interna, las salidas de las mismas se protegerán contra la erosión mediante soleras. Se restaurará la vegetación del entorno del paso. Las obras de drenaje no se realizarán con chapas metálicas onduladas.

5. *Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico.*—En coordinación con la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, se realizará una prospección arqueológica superficial de la franja de ocupación del trazado (abarcando un ancho de banda de 250 m en total) y en las superficies destinadas a préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares, viario de obra y reposición de servicios. En los trabajos de prospección se prestará especial atención a las zonas del trazado próximas al antiguo Balneario de Santa Elisa y de sus fuentes de aguas mineromedicinales, aunque no está afectado directamente por el trazado.

Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De las conclusiones del informe se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico, que deberán quedar recogidos en todos los documentos del proyecto de construcción.

En el caso de que en los trabajos de prospección se detectará alguna afección al patrimonio arqueológico, el proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra y que tendrá que tener la conformidad de la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. El programa de actuación contendrá las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

Las prospecciones deberán completarse antes de iniciarse el desbroce y la apertura de caminos.

6. *Localización de vertederos, préstamos, canteras de obra e instalaciones auxiliares.*—En caso de producirse exceso de tierras las mismas deberán aprovecharse para restaurar zonas degradadas abundantes en la zona por la proximidad de explotaciones mineras.

El emplazamiento final se decidirá según las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano, a escala 1:5.000, donde se localizarán las zonas de vertedero y sus accesos, las instalaciones auxiliares y los caminos de obra, así como las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra. En contra de lo que refleja el estudio de impacto ambiental la delimitación y fijación de vertederos no se dejará a elección del contratista.

Se considerarán como zonas de exclusión para la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, al menos, las siguientes: áreas desde las que directamente, o por escorrentía o erosión se afecte a los cauces de los ríos y cursos de agua interceptados por la traza y sus riberas entendiendo como tales las zonas en las que exista vegetación de ribera y como mínimo un ancho de 20m en ambos márgenes, zonas de dehesa de encinas bien conservadas, áreas de alto interés paisajístico, ecológico, cultural o socioeconómico y en particular las zonas próximas al embalse de Puente Nuevo y al monte público Puente Nuevo.

Como primera alternativa para zonas de vertedero se debe considerar las más próximas a la zona de obras que se encuentren degradadas por labores de las explotaciones mineras y las zonas que se utilicen para préstamos procurando su posterior relleno y restauración.

Los vertederos y sus accesos se seleccionarán teniendo en cuenta las posibles afecciones a la población evitando su ubicación en zonas próximas a áreas habitadas y se evitará impactos sobre el paisaje evitando su implantación en zonas muy visibles y próximas a la carretera.

En cualquier caso, para delimitar las ubicaciones definitivas de los vertederos, se procederá a una prospección arqueológica previa a la aprobación del proyecto de construcción, tal y como se recoge en la condición 5.

7. *Protección contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.*—Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente con la obra como es el caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra, zonas de instalaciones auxiliares.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes:

Zonas de préstamos y vertederos.

Zonas de ubicación del parque de maquinaria, de la planta de hormigonado y de las instalaciones auxiliares.

Tramos de la actual carretera N-432 que quedan en desuso, por no dar servicio a fincas colindantes.

Zonas ocupadas por el viario de acceso a la obra.

Los desmontes y terraplenes (del eje de la vía y de la reposición de caminos).

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrá que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán 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.

8. *Permeabilidad territorial.*—Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se garantizará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y otras medidas complementarias, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta todos los caminos atravesados por la carretera y la continuidad de los servicios afectados. Todo desvío, provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las diferentes infraestructuras y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos, y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que dicha reposición conlleva

9. *Prevención del ruido.*—El trazado ocupa muy pocas zonas próximas a edificaciones, no obstante, el proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Los objetivos de calidad tendrán que cumplir que los niveles de inmisión sonora en cualquier zona urbana consolidada próxima a la carretera, medidos a 2m de fachada de las edificaciones y a cualquier altura, deberán tener una Leq inferior a 65dB(A), desde las 7 a las 23 h y una Leq inferior a 55dB(A) desde las 23 a las 7h. En zonas educativas, religiosas o deportivas el valor máximo en las horas del día será 55dB(A). En zonas hospitalarias se reducirá, además, el valor máximo de inmisión sonora durante la noche a 45dB(A). En zonas industriales, comerciales o empresariales se admitirá una Leq(24horas) de hasta 75 dB(A).

10. *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.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello, el programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

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

La Dirección General de Carreteras, como 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 facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración.

Programa de seguimiento ambiental para la fase de obras, presentado por la asistencia técnica a la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, o sistema de gestión medioambiental presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo en relación con los aspectos o incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, sobre cumplimiento de las condiciones ambientales del proyecto, incluyendo partes de no conformidad ambiental, en caso de existir. El director ambiental de la obra notificará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental cualquier modificación del proyecto de construcción aprobado con implicaciones ambientales.

d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras informe en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en las condiciones de la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situa-

ciones 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.

11. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, 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 su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Planos en planta y alzado que reflejen la adaptación ambiental del trazado a que se refiere la condición 1.

Planos de localización de las zonas concretas que se restaurarán con pies de encinas afectadas por la traza, de acuerdo con lo especificado en la condición 2.

Planos de localización y diseño de las obras de drenaje de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Estudio específico de itinerarios de fauna que permita determinar los pasos de fauna necesarios, así como la ubicación definitiva de los mismos y planos de diseño de todos ellos, de acuerdo con lo especificado en la condición 4.

En su caso, programa de actuación para protección del patrimonio arqueológico y etnológico según lo previsto en la condición 5.

Planos de localización de vertederos y sus accesos, de las instalaciones auxiliares de obra, de los caminos de acceso y de las zonas de exclusión según lo previsto en la condición 6.

Proyecto de protección contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que recoja lo previsto en la condición 7.

Proyecto de protección acústica que recoja lo previsto en la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra a que se refiere la condición 10.

12. *Definición contractual y financiación de las medidas correctoras.*—Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, en el estudio de alternativas y en las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental, que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. 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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 25 de febrero de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas realizadas y resumen de las respuestas recibidas

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	—
Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Córdoba	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	X
Ayuntamiento de Villaharta (Córdoba)	X
Ayuntamiento de Espiel (Córdoba)	X

Entre las contestaciones recibidas cabe destacar lo siguiente:

El Ayuntamiento de Espiel (Córdoba) considera más favorable la alternativa I.

El Ayuntamiento de Villaharta (Córdoba) está conforme con los planteamientos de la memoria-resumen de la alternativa I y señala que dicha alternativa afecta al antiguo Balneario de Santa Elisa, y a las fuentes mine-

romedicinales de dicho paraje (San Rafael, La Lastra, Los Angelitos, Del cura) que deben respetarse. Respecto a la alternativa III señala que produciría gran cantidad de suelo improductivo además de un fuerte impacto ambiental.

La Delegación Provincial de Córdoba de la Consejería de Medio Ambiente señala que la alternativa I afecta al monte público consorciado Puente Nuevo gestionado por la Consejería de Medio Ambiente y, por tanto, le es de aplicación los artículos 67 y 68 del Decreto 208/97 por el que se aprueba el Reglamento Forestal de Andalucía. Asimismo indican que también se debe estudiar a fondo la alternativa IV porque presenta buena capacidad de acogida, no afecta al monte público Puente Nuevo y reduce la superficie que quedará entre la corta de la mina y la carretera que será la que mayor antropización sufrirá.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía se limita a remitir el escrito de la Delegación Provincial.

ANEXO II

Resumen del estudio de alternativas

El presente estudio de alternativas recoge las distintas opciones para la reposición de la CN-432 de Badajoz a Granada entre los P.K 223,6 al 232,6 que se encuentra afectada por la ampliación que tiene proyectada la Empresa Carbonífera del Sur (ENCOSUR), en los términos municipales de Espiel y Villaharta de la provincia de Córdoba.

La carretera N-432 de Badajoz a Granada ha sido objeto, en parte de su trazado, de un acondicionamiento, mejorando sus características hasta llegar a la categoría de vía rápida, según la instrucción de trazado 3.1-IC. La calzada es de 7m con dos carriles de 3,5 y arcenes de 1,5m. El estudio considera varias alternativas:

La alternativa I discurre por el corredor situado a la derecha de la actual N-432, entre el embalse de Puente Nuevo y la futura ampliación de la explotación minera. El principal inconveniente de esta alternativa es la utilización de un nuevo corredor.

La alternativa II utiliza el corredor de la N-432 actual y aunque fue inicialmente proyectada es incompatible con la expansión de la explotación minera. Por lo que es desechada en una primera fase.

La alternativa III se caracteriza por atravesar una zona de relieve muy pronunciado situada al norte de la actual N-432. Su trazado presenta grandes inconvenientes ya que para respetar las condiciones del proyecto resulta necesario realizar grandes movimientos de tierra y voladuras; es más sinuoso y, por tanto, con menos visibilidad para adelantamientos; afecta a la vegetación de monte bajo existente; y la Delegación en Córdoba de la Consejería de Medio Ambiente considera que no es asumible desde el punto de vista ambiental. Por estas razones es también descartada en una primera fase.

La alternativa IV se sitúa al igual que la alternativa I entre el embalse de Puente Nuevo y la ampliación de la explotación minera, pero más próxima a esta última y disminuyendo, por tanto, la superficie que quedará entre la corta y la carretera que es la más antropizada. Sin embargo, es de mayor longitud y recorre un relieve más accidentado con el consiguiente aumento del volumen del movimiento de tierras en zonas de rocas cálcareas de elevada dureza.

La alternativa I y la alternativa IV son comparadas y analizadas de forma más detallada en el estudio de impacto ambiental. Que se explica en el siguiente apartado.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental en primer lugar realiza un inventario ambiental. El inventario ambiental estudia el clima, geología, edafología, hidrología superficial y subterránea, biogeografía y bioclimatología, vegetación, fauna, paisaje y medio socioeconómico que incluye un estudio de demografía y de sectores productivos. Entre los espacios catalogados se encuentra próximo a la obra «El Collado de las tres Encinas». El inventario ambiental también refleja la afección al monte público consorciado Puente Nuevo, propiedad de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y gestionado por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. La carretera discurre fuera de estas zonas especiales aunque se sitúa muy próxima del borde del monte público consorciado Pueblo Nuevo en determinados puntos.

No se prevén afecciones al Patrimonio Histórico-Artístico ni al Patrimonio Paleontológico, y aunque no se ha detectado ningún tipo de yaci-

mientos, está prevista la realización de una prospección arqueológica superficial. Próxima a la obra se encuentra el balneario de Santa Elisa con fuentes de aguas minero medicinales. Las vías pecuarias existentes en la zona no son afectadas por la carretera.

A continuación, el estudio realiza una identificación y valoración de impactos sobre cada uno de los componentes del medio de cada una de las alternativas de trazado. La metodología seguida sigue lo especificado en el Real Decreto 1131/88. La identificación de impactos utiliza una matriz causa efecto que refleja las distintas acciones del proyecto a que características del medio afectan, tanto en la fase de obras como en la de explotación. Posteriormente, se realiza una descripción sucinta de los impactos identificados y una caracterización de los mismos especificando el signo (positivo o negativo), complejidad, persistencia, reversibilidad, recuperabilidad, efecto y periodicidad. Finalmente, se realiza una valoración clasificando el impacto en compatible, moderado, severo o crítico, definiéndose para los impactos detectados en cada uno de los elementos del medio medidas protectoras y correctoras.

Los elementos del medio afectados son la climatología, edafología, geomorfología, orografía, y recursos minerales, hidrología superficial e hidrogeología, vegetación, fauna, calidad de las aguas, residuos sólidos, medio socioeconómico, patrimonio arqueológico y paisaje. El estudio no encuentra impactos severos o críticos, siendo parecido el causado por ambas alternativas, resultando menos impactante la alternativa I en cuanto a los impactos sobre la geomorfología y la orografía, fauna, sonoro sobre la población, medio socioeconómico y paisaje.

Las medidas preventivas y correctoras son las normales en este tipo de actuaciones. Entre las medidas preventivas se encuentran la minimización de la superficie alterada, la retirada y almacenamiento de la capa superficial del suelo, la terminación de desmontes y terraplenes, el acondicionamiento de vertederos y zonas de prestamos, etc. Entre las medidas correctoras figuran el acondicionamiento de los pasos de fauna y las medidas de revegetación e integración paisajística.

El estudio finaliza con el programa de vigilancia ambiental.

ANEXO IV

Resumen de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública

Durante el trámite de información pública han presentado alegaciones las siguientes personas y entidades:

Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.
 Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
 Diputación de Córdoba.
 Ayuntamiento de Espiel.
 Ayuntamiento de Villaharta.
 Don Antonio Pedro Conde García.
 Don Gonzalo Valenzuela Ruiz.

Los aspectos más significativos de las alegaciones presentadas son los siguientes:

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía considera que la alternativa I es la que menor impacto ambiental produce y a la vez recomienda una serie de actuaciones de protección ambiental:

Que se ejecuten pasos de fauna en las vaguadas atravesadas por la carretera. Los pasos de fauna deben reunir unas características que permitan su uso por las especies animales inventariadas.

Revegetación de los terrenos afectados por la traza con especies autóctonas.

Reutilización de las especies vegetales procedentes de la deforestación de la traza, señalando como destinos las cortas «La Ballesta» y «La Candelaria».

Restauración de la explotación existente al norte de la alternativa I.

Restaurar e integrar ambientalmente los terrenos de la actual N-432 que queden en desuso.

La Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía considera muy apropiada la prospección arqueológica superficial prevista en el proyecto y que la realización de los movimientos de tierras debe adaptarse a lo dispuesto en el Reglamento de Actividades Arqueológicas.

La Diputación de Córdoba considera positiva la actuación, lo que es acordado por el Pleno de la Corporación por unanimidad.

El Ayuntamiento de Espiel considera más favorable la alternativa I del proyecto.

El Ayuntamiento de Villaharta expresa que la solución propuesta por la Dirección General de Carreteras coincide con lo manifestado en el aná-

lisis que realizó el Ayuntamiento de la memoria—resumen, que era favorable a la alternativa I.

Don Antonio Pedro Conde García como representante y administrador único de «Explotaciones Agrícolas, S. A.» expone que se verá afectada una finca de su propiedad y señala que las continuas nieblas existentes serán un obstáculo para el tráfico de la nueva vía.

Don Gonzalo Valenzuela Ruiz considera que la alternativa I produce mucho menos impacto ambiental que la alternativa IV y que no afecta al monte público «Puente Nuevo», sino a su finca denominada «Peñas blancas de abajo».

MINISTERIO DE ECONOMÍA

5649 *RESOLUCIÓN de 27 febrero 2002, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se inscribe en el Registro de Fondos de Pensiones a Fondo Popular de Pensiones Seguridad I, Fondo de Pensiones.*

Por Resolución de fecha 18 de octubre de 2001 de esta Dirección General, se concedió la autorización administrativa previa para la constitución de Fondo Popular de Pensiones Seguridad I, Fondo de Pensiones, promovido por «Seguros Castilla La Mancha, Sociedad Anónima», de Seguros y Reaseguros, al amparo de lo previsto en el artículo 11.3 de la Ley 8/1987, de 8 de junio, de Regulación de los Planes y Fondos de Pensiones («Boletín Oficial del Estado» del 9).

Concurriendo «Seguros Castilla La Mancha, Sociedad Anónima», de Seguros y Reaseguros (G0048), como gestora y Caja de Ahorros de Castilla La Mancha (D0140), como depositaria, se constituyó el 8 de enero de 2002 el citado Fondo de Pensiones, constando debidamente inscrito en el Registro Mercantil de Cuenca.

La entidad promotora, arriba indicada, ha solicitado la inscripción del Fondo en el Registro Especial de este Centro Directivo, aportando la documentación establecida al efecto en el artículo 3.º.1 de la Orden Ministerial de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10).

Considerando cumplimentados los requisitos establecidos en la citada Ley y normas que la desarrollan,

Esta Dirección General acuerda:

Proceder a la inscripción de Fondo Popular de Pensiones Seguridad I, Fondo de Pensiones en el Registro de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46.1.a) del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones de 30 de septiembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» de 2 de noviembre).

Madrid, 27 de febrero de 2002.—La Directora general, María Pilar González de Frutos.

5650 *ORDEN ECO/619/2002, de 22 de febrero, por la que se hace público el acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos en la que se modifica solicitud de incentivos regionales previstos en la Ley 50/1985.*

La Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, en su reunión del día 20 de diciembre de 2001, adoptó un acuerdo por el que, a propuesta del Ministerio de Economía, se modifica el de 16 de diciembre de 1999, referente a la concesión de incentivos regionales previstos en la Ley 50/1985, a la empresa «General Electric Plastics de España, SCPA», para la realización de proyectos de inversión en la zona de promoción económica de Murcia.

Considerando la naturaleza de dicho acuerdo, este Ministerio tiene a bien disponer:

Dar publicidad en el «Boletín Oficial del Estado» al texto del acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, de fecha

20 de diciembre de 2001, en lo relativo a los datos de subvención, inversión subvencionable y creación de puestos de trabajo.

Madrid, 22 de febrero de 2002.—P. D. (Orden de 8 de noviembre de 2000), el Secretario de Estado de Economía, de la Energía y de la Pequeña y Mediana Empresa, José Folgado Blanco.

ANEXO

Texto del acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos

Acuerdo

Aceptar la modificación parcial del proyecto de inversión MU/0324/P02, solicitada el 24 de febrero de 2000 por la empresa «General Electric Plastics de España, SCPA», de forma que la inversión subvencionable a realizar pasa a ser 614.885.026 euros (102.308,26 millones de pesetas) constantes a septiembre de 1994, correspondiendo una subvención de 205.911.615 euros (34.260,81 millones de pesetas) constantes de igual fecha, así como la creación de 465 puestos de trabajo, en el término municipal de Cartagena (Murcia).

5651 *ORDEN ECO/620/2002, de 22 de febrero, por la que se hace público el acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos en la que se resuelve solicitud de incentivos regionales previstos en la Ley 50/1985.*

La Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, en su reunión del día 20 de diciembre de 2001, adoptó un acuerdo por el que, a propuesta del Ministerio de Economía, se resuelve el expediente de solicitud de incentivos regionales previstos en la Ley 50/1985, a la empresa «General Electric Plastics, Sociedad Limitada», para la realización de un proyecto de inversión en la zona de promoción económica de Murcia.

Considerando la naturaleza de dicho acuerdo, este Ministerio tiene a bien disponer:

Dar publicidad en el «Boletín Oficial del Estado» al texto del acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, de fecha 20 de diciembre de 2001, en lo relativo a los datos de subvención, inversión subvencionable y creación de puestos de trabajo.

Madrid, 22 de febrero de 2002.—P. D. (Orden de 8 de noviembre de 2000), el Secretario de Estado de Economía, de la Energía y de la Pequeña y Mediana Empresa, José Folgado Blanco.

ANEXO

Texto del acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos

Acuerdo

Primero.—Queda aceptada la solicitud de incentivos regionales para el proyecto de inversión MU/907/P02, presentada por la empresa «General Electric Plastics, Sociedad Limitada», con una inversión de 581.779.717,04 euros y creación de 225 puestos de trabajo.

Segundo.—Se le concede una subvención de 151.689.445,03 euros, equivalente a un 26,073 por 100 sobre la inversión prevista en el punto anterior.

5652 *RESOLUCIÓN de 4 de marzo de 2002, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se publica la relación de subvenciones concedidas en el ejercicio 2001 al amparo de la Orden de 28 de julio de 1999.*

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 81.7 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, en la redacción dada por el artículo 16.3 de la Ley 31/1990, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1991.

Esta Dirección General ha resuelto publicar la relación de subvenciones concedidas en el año 2001 acogidas a la Orden de 28 de julio de 1999, por la que se regula la concesión de ayudas derivadas del Plan de Seguridad Minera, que se especifican en el anexo.

Madrid, 4 de marzo de 2002.—La Directora general, Carmen Becerril Martínez.