

cado por la maquinaria para la ejecución de la obra, que será una situación temporal. Hay que tener en cuenta que las obras pueden afectar a dos arroyos vertientes al Arroyo de Los Santos. A fin de no afectar a estos arroyos se propondrán medidas encaminadas a favorecer el libre movimiento de las aguas por los cauces de los susodichos arroyos. El riesgo de accidentes que puedan comprometer el medio ambiente, considerando las sustancias y tecnologías empleadas, se minimizará adoptando las medidas de seguridad propias de los acondicionamientos de carretera.

Las actuaciones que propone el anteproyecto se centran en la red vial ya existente, aunque en determinados puntos se ocuparán determinadas formaciones que pueden ser pinares procedentes de repoblación, salviares, encinares y comunidades de gipsófilas. Estas últimas consideradas hábitats de protección especial según el Anejo I de la Ley 9/99, de 26 de mayo, de conservación de la naturaleza de Castilla-La Mancha. Como medida compensatoria se propone la restauración del terreno en un área similar al ocupado para las comunidades de gipsófilas que se interceptan entre los pp.kk. 72+900 al 75+100 y del 77+900 al 78+900. Se tendrá en cuenta, que según el art. 94 de dicha ley, su destrucción o alteración precisará autorización de la Consejería. Se jalonará la obra e instalaciones para evitar la afección sobre los hábitats de protección especial. Asimismo, las operaciones de descuaje de salviares y encinares requerirán autorización previa de la Delegación Provincial de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Cuenca, según el art. 7 bis de la Ley 2/1988, de 31 de mayo, de Conservación de Suelos y Protección de Cubiertas Vegetales Naturales, modificada por la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza.

Concluye la Consejería que el impacto es compatible con el medio y no necesitará un procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental.

La Confederación Hidrográfica del Tajo: Comisaría de Aguas. En lo referente a los aspectos que incumben al Organismo de Cuenca, para el drenaje de las aguas y la conservación a los cauces naturales, se tendrá en cuenta lo siguiente:

Se recomienda una especial atención a los estudios hidrológicos, con el fin de que las obras de fábrica que se construyan garantice el paso de avenidas extraordinarias. Que se proceda a estudiar los cruces de vía con los cauces naturales, se sugiere que las obras de cruce se proyecten con una sola luz para reducir el peligro de obstrucción. En el paso de todos los cursos de agua y vaguada se respete sus capacidades hidráulicas e hídricas. En los puntos de cruce se tendrá en cuenta en el proyecto, la restauración de cauces en una longitud que supere la zona de influencia de las obras. En las zonas donde la carretera discurre paralela a algún cauce, deberá evitarse la afección al mismo. Un posible impacto sobre la hidrología puede provenir de la remoción de tierras, por lo que se deberá reducir la anchura de la banda de actuación de la maquinaria.

No se autorizará dentro del dominio público hidráulico la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas de acuerdo al art. 77 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico. Toda actuación en dicho dominio deberá contar con la preceptiva autorización del citado organismo.

El Ayuntamiento de La Roda. Informa que el proyecto deberá hacer especial incidencia en la gestión de los residuos procedentes de la construcción, así como la procedencia de los préstamos realizados para su ejecución. Realizará un estudio sobre posibles incidencias de ruidos y contaminación atmosférica sobre el casco urbano. Indicará el método de gestión de los residuos industriales durante la fase de explotación. Indicará la influencia sobre la fauna de las modificaciones del trazado.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente y considerando las respuestas recibidas, se procede a revisar los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo, para determinar la necesidad o no de sometimiento al trámite de evaluación ambiental.

En cuanto a las características del proyecto, las actuaciones están previstas únicamente entre distintos puntos kilométricos no afectando a la totalidad del tramo y no suponen la duplicación de calzada. La utilización de recursos naturales, debida principalmente a la necesidad de considerables volúmenes de tierra y utilización de préstamos, se realizará sobre canteras ya existentes y autorizadas. No se prevé un aumento significativo en la generación de residuos. Está previsto que todos los materiales extraídos durante la ejecución de las obras sean llevados a vertedero autorizado. En el caso de que debido al volumen de dichos vertidos, sea necesario abrir nuevos vertederos éstos se localizarán en terrenos cuya afección ambiental sea mínima y en ningún caso cercanos a cauces de ríos o arroyos, zonas que pertenezcan a espacios incluidos en la Red Natura 2000 o hábitats de interés recogidos en la Directiva 92/43/CEE.

Respecto a la ubicación de las actuaciones proyectadas, la mayoría de ellas se sitúan sobre el trazado actual de la autovía, dentro de su dominio público por lo que no se producirá un cambio significativo en los usos del suelo. Estas actuaciones no poseen implicaciones o por movimientos de tierras o por construcción de nuevas estructuras viales, cruces de cauces

u otras que puedan implicar incremento previsible de ruidos en núcleos urbanos.

Respecto a las características del potencial impacto, las principales afecciones negativas se producirán durante la fase de obras como consecuencia del movimiento de tierras, emisión de ruidos y gases procedentes de la maquinaria, ocupación del suelo fuera del dominio público, posibilidad de vertidos en cauces públicos y afección a vegetación y fauna. No obstante, estas afecciones serán mitigadas con la ejecución de las medidas correctoras y protectoras propuestas por el promotor, entre las que están incluidas las sugeridas por los diferentes organismos que han contestado a la consulta realizada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental: minimización de partículas de polvo, control de emisión de gases por combustión, minimización de la superficie afectada mediante jalonamiento de las áreas de ocupación estricta del trazado, medidas para la conservación del suelo y tierra vegetal, medidas para la protección de la calidad de las aguas, tratamiento y gestión de residuos, plantaciones en lugares de especial importancia para la fauna, cerramiento de la vía, adecuación y diseño de determinados elementos constructivos como pasos de fauna, instalación de lucernas en las medianas y medidas para la protección del patrimonio arqueológico y de la permeabilidad territorial. El promotor propone, además, la revegetación e integración paisajística de las zonas afectadas por la traza y, dentro de las operaciones previas, incluye la demolición de tramos de caminos y carreteras innecesarios, así como el perfilado de huecos de préstamos, área de instalaciones auxiliares y enlaces.

En relación a la contaminación sonora, el promotor propone hacer mediciones de aforos con el objetivo de confirmar la evolución real del tráfico y la realización de mediciones de ruido en aquellas zonas que se pueden considerar más sensibles, como por ejemplo, los tramos donde se ha modificado el trazado.

Hay que resaltar en relación al medio natural que en el sector inicial del trazado como ya se ha apuntado anteriormente, se verán afectadas comunidades de gipsófilas que corresponden al código de hábitats 21240050 del Catálogo, según Directiva 92/43/CEE, considerándose asimismo hábitats de protección especial según Anejo I de la Ley 9/99, de 26 de mayo de Conservación de la Naturaleza de la Junta de Castilla-La Mancha, por lo cual el promotor establecerá los contactos con la Comunidad Autónoma para determinar las actuaciones que correspondan.

Por lo tanto, una vez expuesto todo lo anterior, se considera que el potencial impacto se puede considerar compatible con el medio.

Considerando los criterios que se han expuesto respecto del Anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, relativos a las características del proyecto, su ubicación y características del potencial impacto y teniendo en cuenta la documentación del expediente y lo señalado en los informes recibidos, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 8 de febrero de 2006, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental el «Anteproyecto de adecuación, reforma y conservación del corredor de Levante. Tramo: Madrid-La Roda. Pp.kk. 70+700 (A-3) –pp.kk. 49+000 (A-31)».

Madrid, 9 de febrero de 2006.–El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

4679

RESOLUCIÓN de 10 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio de alternativas del proyecto de construcción «Autovía del Cantábrico A-8. Tramo: Careiras-Lindín-Mondoñedo (Lugo)», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Antecedentes

El presente estudio de alternativas es una modificación del estudio informativo «Autovía del Cantábrico (A-8). CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela. Puntos kilométricos 554,0 al 640,0. Tramo: Límite provincia de Lugo y Asturias-Autovía del Noroeste (A-6)», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, cuya declaración de impacto ambiental se formuló por Resolución de la

Secretaría General de Medio Ambiente de 1 de febrero de 2002 (BOE de 22 de febrero de 2002).

1. Objeto, justificación y localización del proyecto.

Una vez iniciados los trabajos de redacción del proyecto de construcción, y tras haber procedido al levantamiento geológico de la zona, se observó que el trazado seleccionado atravesaba una serie de deslizamientos de tierras que hacían inviable su construcción. Este hecho obligó a estudiar nuevos trazados que evitasen los citados deslizamientos, por lo que se redactó el documento objeto de la presente evaluación de impacto ambiental.

2. Descripción del estudio de alternativas.

El área de actuación del estudio de alternativas abarca los términos municipales de Careiras, Lindín y Mondoñedo, pertenecientes a la provincia de Lugo, en su borde oriental, que linda con Asturias.

La vía tendrá dos calzadas de 7,00 m cada una, con arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1,00 m o 1,50 m, en función de la visibilidad. La velocidad de proyecto será de 100 km/h. El ancho de la mediana se justificará mediante estudio técnico económico, adoptando el menor ancho de mediana compatible con los resultados obtenidos.

En el estudio de alternativas se han definido dos alternativas de trazado, denominadas solución 1 y solución 2.

Solución 1.

Se inicia en el estribo sur del viaducto Cima de Villa (p.k. 35+000). Hasta el p.k. 42+200 esta solución se desplaza hacia el este respecto a la propuesta del estudio informativo y asciende por la ladera oeste de los montes Porto de Aguas y Farraza, para evitar así los deslizamientos. En este punto se ha buscado una traza más favorable sobre el río Muras, evitando el anterior terraplén. El final del tramo también se modifica, aproximándose a la N-634.

Solución 2.

Su inicio coincide con el de la Solución 1, pero el trazado discurre por la ladera este del monte de la Farraza, hasta el p.k. 40+000, donde gira hacia el este, para conectar de nuevo con la Solución 1 en el p.k. 43+400. Desde este punto hasta el final del tramo ambas soluciones coinciden.

En el análisis de alternativas se determinan las afecciones generadas por ambas, valorándolas numéricamente, para así poder compararlas, concluyendo lo siguiente:

El balance de tierras se encuentra mucho mejor compensado en la Solución 2, que precisa de 2.248.726 m³ de vertedero frente a los 4.874.736 de la Solución 1.

La afección sobre patrimonio cultural es menor en la Solución 2.

La Solución 2 produce un menor impacto sobre los bosques de frondosas autóctonas (285 ml frente a 330 ml de la Solución 1).

El impacto visual de la Solución 1 será mayor, porque la Solución 2 discurre por detrás del monte de la Farraza.

La Solución 2 produce un mayor impacto sobre el suelo, y, además, tiene mayor longitud (15.630 m frente a los 14.410 m de la Solución 1).

La Solución 2 produce un mayor efecto barrera sobre la fauna, porque se ejecutará una menor longitud de viaductos (4 viaductos y 1.880 m de longitud total frente a 5 viaductos y 2.520 m de la Solución 1).

La Solución 2 afecta más a hábitats de interés comunitario (3.700 ml frente a 3.020 de la Solución 1).

A la vista de los resultados de la valoración se concluye que la alternativa que presenta un menor impacto global es la Solución 2. El único impacto en el que se muestra una diferencia significativa entre las alternativas es el movimiento de tierras, claramente menor en la Solución 2. Por ello, el estudio de alternativas selecciona esta solución que, además, no afecta a valores ambientales distintos de los analizados en el estudio informativo. Esta solución 2 tiene una longitud de 15,630 km.

3. Descripción del medio.

La actuación se sitúa en la zona costera cantábrica de Galicia. La vegetación característica de la zona son bosques de frondosas autóctonas que, en el área de actuación, han quedado reducidos a pequeños rodales dispersos de reducida extensión, con entrada de matorrales como tojos, brezos, retamas y helechos, además de especies arbóreas foráneas (pinos y eucaliptos). En los bordes de ríos y arroyos, y en zonas húmedas se desarrollan alisedas, pudiendo encontrarse en ellas alisos, fresnos, sauces, chopos o abedules.

Entre las especies de fauna presentes en el área destacan las incluidas en el Anexo II del R.D 439/90, Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, entre las que se encuentran mamíferos como el lobo (objeto de medidas especiales de conservación según la Directiva Hábitats), el gato montés (estrictamente protegido según la Directiva Hábitats), el desmán

de los pirineos (objeto de medidas especiales de conservación), y la nutria (estrictamente protegida). Otras especies destacables son el salmón, la trucha, el aguilucho cenizo y el halcón peregrino.

El tramo analizado no atraviesa ningún espacio natural protegido declarado, aunque en sus proximidades se encuentran dos espacios de los incluidos en la propuesta de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) para la Red Natura 2000: la Ría de Foz y Masma (ES1120020) y la Serra do Xistral (ES1120015).

El trazado afecta a los siguientes hábitats de interés comunitario: Brezales húmedos atlánticos de zonas templadas.(4020), brezales secos europeos (4030), bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Faxinus excelsior* (91E0), lagos eutróficos naturales con vegetación *Magnopotamion* o *Hydrocharition* (3150) y ríos de pisos de planicie a montano con vegetación de *Ranunculion fluitantis* y de *Callitriche-Bratichion*.(3260).

Existen, además, algunos elementos catalogados del patrimonio cultural gallego en el ámbito de estudio del proyecto, a los que se añade el Camino Norte de Santiago, salvado por un viaducto correspondiente al tramo anterior.

4. Tramitación.

Se considera cumplido el trámite de consultas definido por los artículos 13 y 14 del Real Decreto 1131/88, de 30 de septiembre, con el expediente anterior, al que modifica este estudio de alternativas.

Con fecha 17 de mayo de 2005 se publicó en el BOE núm. 117 el anuncio de la información pública del estudio de alternativas del proyecto de construcción y el estudio de impacto ambiental. El expediente y la preceptiva documentación ambiental del proyecto se trasladó a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el día 21 de septiembre de 2005.

5. Análisis del proceso de evaluación:

a) Estudio de impacto ambiental: análisis global de calidad y contenido.

Tratamiento de los impactos significativos.

El estudio de impacto ambiental señala que la solución 2 propuesta no afecta a valores ambientales diferentes de la solución seleccionada en el estudio informativo del proyecto ya aprobado, luego las medidas de prevención y corrección ambiental contempladas en el proyecto de construcción deben ir encaminadas a cumplir las condiciones expuestas en la declaración de impacto ambiental de 1 de febrero de 2002, así como las medidas establecidas en el estudio informativo. Además el estudio de impacto ambiental plantea medidas correctoras adicionales. Las principales afecciones ambientales de la solución 2 propuesta son las siguientes:

Afección al patrimonio cultural.

Afecta de forma indirecta al yacimiento G27030023 (Modorra de Lindín, perteneciente a la parroquia de Lindín, en el municipio de Mondoñedo), al encontrarse a menos de 100 m de las aristas exteriores de los taludes del trazado propuesto. Respecto a esta afección el estudio recoge que serán de aplicación las medidas preventivas de protección del patrimonio cultural incluidas en la declaración de impacto ambiental formulada sobre el estudio informativo.

Afección al suelo.

La principal afección sobre el suelo vendrá provocada por el movimiento de tierras y la consecuente creación de zonas de préstamos y vertederos. Para las tierras sobrantes, en el estudio de impacto ambiental se proponen los siguientes emplazamientos:

Para el tramo Lindín-Mondoñedo se proponen los vertederos V-1 y V-2, que se corresponden con los vertederos II-3 del estudio informativo.

Para el tramo Careira-Lindín se propone el vertedero V-3, no contemplado en dicho estudio informativo y, en caso de necesitarse, el V-4 (correspondiente al vertedero III-3 del estudio informativo).

Afección a espacios protegidos.

La afección de la solución propuesta sobre hábitats de interés comunitario (Anexo I de la Directiva 92/43/CEE) se muestra en la siguiente tabla:

Hábitats de interés comunitario	Trazado - MI
4020 /4030	2.560
91E0/3260/3150	1.140
Total	3.700

Afección a la vegetación.

La ocupación de superficie destinada a la infraestructura, junto con el terreno ocupado durante la fase de construcción, supondrán la eliminación de la vegetación existente.

La magnitud de las superficies afectadas se indican en el siguiente cuadro:

Formación vegetal	Afección	
	ml	%
Bosques de frondosas	285	1,8
Praderas y cultivos	2.825	18,1
Matorral	7.970	51,0
Replantaciones forestales	4.550	29,1
Total	15.630	100

De las formaciones vegetales presentes las de mayor valor son los bosques de frondosas.

En el estudio de impacto ambiental se recogen las siguientes medidas mitigadoras:

En el entorno del p.k. 38+000 se plantará una superficie de aliseda que no será inferior a 1000 m².

En los terraplenes de gran tamaño se realizará una hidrosiembra a añadir a la plantación de especies propias de los hábitats de interés comunitario 4020 y 4030 (*Ulex europaeus*, *Erica tetralix*).

Afección a la fauna.

Para corregir el efecto barrera generado por la autovía el estudio de impacto ambiental recoge como medida mitigadora, aparte de los viaductos ya incluidos, la instalación de las siguientes estructuras que favorecen la permeabilidad de la autovía para la fauna:

La obra de drenaje en el p.k. 32+800, planteada con un tubo de 1,8 m, se ampliará a un marco de 3x2 m.

La obra de drenaje del p.k. 37+500, planteada con un tubo de 1,8 m, se ampliará a un marco de 3x2 m.

El paso inferior del p.k. 40+300 se transformará en un viaducto de 100 m de longitud.

La obra de drenaje del p.k. 40+900, planteada con un tubo de 1,8 m, se ampliará a un marco de 3x2 m.

Estas obras de drenaje se diseñarán con una banda lateral, o corredor, en seco de, al menos, 1 m de anchura y altura, en función de los caudales medios que circulen por el cauce.

b) Fase de consulta y participación: contenido de alegaciones y conclusiones. Tratamiento dado por el promotor.

En respuesta al anuncio de información pública, se recibieron las siguientes alegaciones:

1) Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia.

2) Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia.

3) Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Xunta de Galicia.

4) Diputación Provincial de Lugo.

5) Concejo de Mondoñedo.

Sólo las dos primeras tienen contenido ambiental, siendo las demás relativas a reposición de cruces y enlaces con la autovía.

Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental realiza las siguientes consideraciones ambientales para la alternativa seleccionada:

No afecta valores ambientales diferentes de los afectados por el trazado seleccionado en el estudio informativo y, por tanto, ya evaluados en el correspondiente estudio de impacto ambiental.

Plantea las siguientes medidas correctoras adicionales:

Obras de drenaje que funcionen como pasos de fauna.

Tratamiento de hidrosiembra en terraplenes con especies propias de los hábitats de interés comunitario codificados como 4020 y 4030.

Indica que la documentación adjuntada no es suficiente para llegar a una conclusión sobre lo adecuado de la ubicación de los vertederos, por lo que recomienda una valoración más detallada sobre los valores ambientales de la zona de depósito. También plantea la integración paisajística de la zona tras los vertidos y aconseja, a este respecto, que en el

caso de que existan en el entorno huecos pertenecientes a actividades extractivas abandonadas, o a movimientos de tierras, se tenga en cuenta su uso como depósito, siempre que no se encuentren naturalizados e integrados en el entorno.

Considera, a efectos ambientales, adecuada la elección de la solución 2, que es la alternativa seleccionada en el estudio de alternativas.

El promotor confirma que se tendrán en cuenta estas medidas en los Proyectos de Construcción.

Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia.

Destaca que el estudio de alternativas no recoge informes basados en trabajos de campo relativos al impacto del proyecto sobre el patrimonio cultural, por lo que considera necesario que se realice un estudio específico. Éste deberá incluir una prospección arqueológica de la alternativa de trazado seleccionada y de todas aquellas áreas que puedan verse afectadas por las obras, para poder evaluar el impacto sobre los diferentes elementos del patrimonio cultural y así establecer las medidas correctoras y protectoras más adecuadas. Indica que la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo recogió la necesidad de esta intervención. Señala que estos trabajos deberán ser realizados por técnicos competentes.

El promotor responde que ya ha iniciado los trámites para la obtención de los permisos pertinentes para realizar la prospección arqueológica solicitada. Una vez redactado el informe, se compromete a remitirlo a esta Consejería. Indica, además, que durante la redacción del proyecto, se tendrá en cuenta lo establecido en la condición 7.1 (medidas de protección del patrimonio cultural) de la declaración de impacto ambiental de 1 de febrero de 2002.

5. Condicionado ambiental.

1. Para el proyecto de construcción que desarrolle la Solución 2 será de aplicación el condicionado ambiental incluido en la declaración de impacto ambiental de 1 de febrero de 2002.

2. El promotor ha manifestado la intención de suprimir el viaducto propuesto por el estudio de impacto ambiental en el p.k. 40+300, manteniendo el paso inferior previsto, e incorporar dos nuevos viaductos en el entorno de los pp.kk. 36+607 y 42+000 en sustitución de las obras de drenaje previstas. Esta modificación se considera recomendable ambientalmente ya que dota a la infraestructura de una mejor permeabilidad transversal. Igualmente, la sustitución de todos los drenajes previsto en tubo de 1,8 m de diámetro por marcos de, al menos, 3x2 m ayudarían a permeabilizar la infraestructura.

3. El proyecto de construcción observará las consideraciones ambientales de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia referentes a la ubicación de vertederos y pasos de fauna.

4. Si se requiere la utilización del vertedero denominado V-4, se deberá garantizar que la explotación del mismo no afecte a los hábitats de interés comunitario 4020 y 4030 colindantes con su emplazamiento.

6. Especificaciones para el seguimiento.

El programa de vigilancia ambiental responderá a los criterios establecidos en la condición 12 de la declaración de impacto ambiental de 1 de febrero de 2002.

7. Conclusiones.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 9 de febrero de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio de alternativas del proyecto de «Autovía del Cantábrico A-8, Tramo: Careiras-Lindín-Mondoñedo (Lugo)» concluyendo que la alternativa seleccionada, solución 2, es compatible con el medio ambiente por no observarse impactos adversos significativos, siempre y cuando se lleven a cabo los controles y medidas correctoras propuestos por el promotor en el estudio de impacto ambiental, además de los incluidos en la Resolución del 1 de febrero de 2002 que le afecten, y las medidas aceptadas por éste, al dar respuesta a lo planteado en las alegaciones presentadas en el periodo de información pública.

Madrid, 10 de febrero de 2006.-El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

