

RESOLUCION de 30 de junio de 1995, de la Agencia de Medio Ambiente, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de «Acondicionamiento de la carretera C-513, de Hervás a Portugal. Tramo: Hervás (C.V. a Baños) - Aldeanueva del Camino (N-630) y La Fatela (C-526) - Villanueva de la Sierra (C-512)».

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2 del Decreto 45/1991, de 16 de abril, sobre medidas de protección del Ecosistema en la Comunidad Autónoma de Extremadura, convalidado por el Decreto 25/1993, de 24 de febrero, en relación con el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental, que se transcribe a continuación de esta Resolución

Mérida, 30 de Junio de 1995.—El Director de la Agencia de Medio Ambiente, Leopoldo Torrado Bermejo.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE «ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA C-513, DE HERVAS A PORTUGAL. TRAMO: HERVAS (C.V. A BAÑOS) - ALDEANUEVA DEL CAMINO (N-630) Y LA FATELA (C-526) - VILLANUEVA DE LA SIERRA (C-512)».

El Decreto 45/1991, de 16 de abril, sobre medidas de protección del Ecosistema de la Comunidad Autónoma de Extremadura, convalidado por el Decreto 25/1993, de 24 de febrero, establece la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental de los proyectos públicos o privados comprendidos en el anexo I de la citada disposición, por el trámite establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento, el estudio de impacto ambiental fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el D.O.E. n.º 49 de fecha 27 de abril de 1995. En dicho periodo de información pública solamente se han formulado alegaciones de la Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura (ADENEX).

Las alegaciones presentadas así como las consideraciones que sobre

las mismas han realizado la Agencia de Medio Ambiente y la Dirección General de Infraestructura se recogen en el Anexo I.

El Anexo II contiene los datos esenciales del Proyecto. Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental se recogen en el Anexo III.

En consecuencia la Agencia de Medio Ambiente, de la Junta de Extremadura, en el ejercicio de las atribuciones conferidas en el artículo I del Decreto 45/1991, sobre medidas de protección del Ecosistema en la Comunidad Autónoma de Extremadura, convalidado por el Decreto 25/1993, de 24 de febrero, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el proyecto de «Acondicionamiento de la carretera C-513, de Hervás a Portugal. Tramo: Hervás (CV a Baños)-Aldeanueva del Camino (N-630) y La Fatela (C-526)-Villanueva de la Sierra (C-512)».

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada se establecen, por la presente Declaración de Impacto Ambiental, las siguientes condiciones, de manera que se asegure la minoración de los posibles efectos ambientales negativos y la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

1.—PERMEABILIDAD TERRITORIAL

Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará mediante las actuaciones necesarias, como mínimo, el nivel actual de accesos a las carreteras, caminos rurales y vías vecinales atravesadas por el proyecto.

2.—PROTECCION DEL SISTEMA HIDROLOGICO

Con objeto de producir la mínima afección posible a las características de los arroyos y demás líneas de drenaje naturales cruzadas por la carretera, se prohíbe el vertido de materiales producto del movimiento de tierras y la localización de instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que se pueda afectar al sistema fluvial. Asimismo, no se verterán a los cauces aceites, ni grasas de la maquinaria.

3.—PROTECCION DEL SUELO. RECUPERACION, RESTAURACION E INTEGRACION PAISAJISTICA DE LA OBRA

Se redactará un Estudio de Impacto Ambiental abreviado que deberá ser informado por esta Agencia de Medio Ambiente, previamente a la ejecución de las obras accesorias. En este estudio se definirá de forma suficientemente concreta:

—La localización, volumen de extracción y modo de explotación de

las canteras, graveras y zonas de préstamo requeridas para la ejecución de la obra.

—La localización de las instalaciones auxiliares de obra, tales como plantas de hormigonado, parque de maquinaria, almacenes de materiales, etc.

—La localización y tratamiento de los vertederos y escombreras.

Previamente a la ocupación de tierras por cualquiera de los elementos de obra, se procederá a la retirada de la tierra vegetal en las condiciones que permitan su posterior utilización en los taludes y en las zonas de préstamos y vertederos.

Las actuaciones referidas deberán efectuarse en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

4.—PROTECCION DE LA FAUNA Y LA FLORA

Se adoptarán las medias necesarias para proteger la fauna y vegetación. Para evitar la destrucción innecesaria de la vegetación en la zona de obra, se controlarán las operaciones de desbroce de acuerdo con las directrices establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental. Los pies arbóreos que consideren necesarios cortar serán marcados. Posteriormente se informará a la Agencia de Medio Ambiente para que ésta compruebe la necesidad de ejecutar dicha corta.

Se realizarán las medidas correctoras contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental, en tanto no entren en contradicción con los condicionados de la presente Declaración.

5.—SEGUIMIENTO Y VIGILANCIA

Antes de los tres meses de la fecha de emisión del acta de recepción provisional de la obra, la Dirección General de Infraestructura remitirá a la Agencia de Medio Ambiente un informe sobre el estado y progreso de la realización de las actuaciones referidas en el presente condicionado.

A N E X O I

ALEGACIONES

La Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura presenta alegaciones que se centran principalmente en alternativas a las variantes de trazado proyectadas.

—VARIANTE SOBRE LA RIVERA DE GATA

Se propone corregir el daño paisajístico, causado por la trinchera resultante, reduciendo la altura de los taludes de desmonte y reduciendo su pendiente a 1H/3V y no 1H/5V y construir bermas donde plantar árboles y arbustos autóctonos.

La ampliación del puente debe hacerse siguiendo su tipología.

—ENTRADA A VILLASBUENAS DE GATA

Conservar los dos ejemplares de Pino Ródeno existente a la entrada a la localidad, o al menos respetar el de la margen izquierda.

—DEHESA DE REBOLLAR

Ha de tenerse especial cuidado en derribar el menor número de pies arbóreos y reponer los muros de mampostería afectados.

—VARIANTE SOBRE EL RIO ARRAGO

Del P.K. 16,700 hasta el puente sobre el río Arrago resulta innecesaria la variante proyectada y se propone ampliar el trazado existente.

A la salida del puente no sería necesario hacer trinchera, rebajando solamente el talud actual. La variante sobre el P.K. 17,300 parece inadecuada proponiendo que se desplace hacia el Norte donde los taludes de la trinchera resultante serían menores y menos visibles.

—VARIANTE SOBRE EL ARROYO HERRERIAS

La variante proyectada parece inadecuada y absolutamente impactante.

Se propone no utilizar el puente actual y que se construya uno nuevo.

Para la corrección de la curva cerrada se propone estudiar un nuevo trazado acortando desde la misma curva hasta el Km. 50.

—VARIANTE SOBRE EL RIO TRALGAS

Se plantean fuertes variantes de efectos muy negativos. Desde el P.K. 22,860 hasta el puente se invadirán dos grandes áreas de olivar formando además dos grandes trincheras. Se recuerda el gran valor económico que representa el olivar en Hernán Pérez y Villanueva de la Sierra.

Se propone que la ampliación del trazado se adapte al actual antes del puente salvo en la pronunciada curva cuyo radio puede ser ampliado por el interior de la misma.

Para lograr una entrada al puente con suficiente radio puede desmontarse el saliente anterior al mismo.

A la salida del puente se propone que el nuevo trazado se desplace hacia el este para conectar con un punto posterior de la carretera actual.

En cualquier caso sería preferible levantar un nuevo puente.

—SOBRE OBRAS DE FABRICA

El proyecto debe contemplar la integración de las estructuras de fábrica con materiales del entorno.

Se propone aplicar en los puentes mojonos de piedra en vez de barreras metálicas.

CONSIDERACIONES SOBRE LAS ALEGACIONES

—VARIANTE SOBRE LA RIVERA DE GATA

La intención del proyectista ha sido precisamente la de disminuir en lo posible la altura de los desmontes, basta con observar que la pendiente de la rampa en dicha zona es de un 8,05%, es decir, forzada al máximo.

Las otras propuestas ya están consideradas en el proyecto: desde el P.K. 1+740 al 1+800 se prevé la formación de bermas y los taludes de desmonte son 1H/3V y no 1H/5V. Por otra parte, en las medidas correctoras del Estudio de Impacto Ambiental, punto 4.2. se introduce el tratamiento de dichos taludes mediante plantaciones. Por último, también está proyectado el chapado con piedra similar a la del puente existente, de la losa de ampliación, así como la reconstrucción de los pretiles de mampostería similares a los actuales.

—ENTRADA A VILLASBUENAS DE GATA

El trazado en la entrada a dicha localidad se ha ajustado en lo posible a las viviendas existentes y a los árboles que se mencionan en las alegaciones.

Uno queda en zona de ocupación de la carretera, y el otro en dominio público por lo que en el caso de este último se estudiará la posibilidad de protegerlo debidamente con el fin de evitar el peligro al usuario y así optar por no derribarlo.

—DEHESA DE REBOLLAR

En el Estudio de Impacto Ambiental se prevé la realización de un programa de vigilancia ambiental consistente en un seguimiento y control de las medidas previstas en éste. Es por tanto una de las misiones encomendadas a esta vigilancia, el velar para que el derribo de pies arbóreos sea el estrictamente necesario para la ejecución de los trabajos.

—VARIANTE SOBRE EL RIO ARRAGO

La primera variante mencionada, del P.K. 16+700 hasta la entrada del puente ha sido trazada con la intención de acercarse lo más posible a la carretera existente. Su trazado obedece por tanto a

dos limitaciones: la primera es que el puente existente que se pretende ensanchar, es de planta recta y por tanto la curva de entrada debe terminar en su estribo. Esto se ha conseguido eliminando la curva de transición con lo que se consigue una curva más cerrada a costa de empeorar el trazado. La segunda limitación es el hecho de que se trata de una carretera intercomarcal y por tanto su radio mínimo es de 120 m. Esta segunda limitación no parece lógico obviar, dado que en un tramo con una homogeneidad de trazado, representaría un «punto negro» en cuanto a accidentalidad, el proyectar un radio inferior, teniendo en cuenta además que ésta, está situada al final de una rampa de 840 m. con una pendiente media del 5,83%.

Por otra parte la trinchera proyectada tiene prevista bermas en sus taludes y pendientes de éstos 1H/3V. También está más protegida de la vista, en particular que la zona de piscinas naturales, que la propuesta en las alegaciones por Uds. por lo que estéticamente parece más aconsejable la solución de proyecto.

Lo mismo ocurre con la curva a la salida del puente, su radio es 120 m. sin curva de transición con el fin de aproximar el trazado lo más posible a la carretera existente. No se considera prudente su disminución dado que está al final de una rampa de 300 m. de longitud y una pendiente del 7,69%. Al igual que en el caso anterior la trinchera está proyectada con bermas y taludes 1H/3V.

No se entiende la pretensión de desplazar la variante del 17+300 hacia el Norte alejándola de la carretera existente, dado que cualquier desplazamiento en dicha dirección implica mayores desmontes y mayores pendiente en la zona del 17+200, lo que es del todo inadmisibles. Cualquier desplazamiento hacia el Norte obligaría a aumentar la pendiente del trazado.

—VARIANTE SOBRE EL ARROYO HERRERIAS

En cuanto a la variante que se propone para la mejora de la curva cerrada próxima al P.K. 17+900 y hasta el km. 50, es precisamente la adoptada en proyecto.

Por un error, la fotografía aérea en la que se indican las alternativas estudiadas aparece como elegida una de las soluciones rechazadas.

Por otra parte el estudio económico comparativo entre la solución de ensanche de la estructura existente o la construcción de una nueva, incluyendo los movimientos de tierras necesarios, se ha efectuado resultando claramente más barata la solución elegida.

En este caso también se han proyectado bermas en la trinchera del 17+700 y taludes 1H/3V, que serán tratados mediante plantaciones según se indica en el punto 4.2 «Medidas correctoras» del Estudio de Impacto Ambiental.

—VARIANTES SOBRE EL RIO TRALGAS

La solución elegida en la variante de entrada al puente existente, entre 22+860 y el 23+400 obedece a los mismos criterios descritos en el caso del Río Arrago.

En todo momento la intención del proyectista ha sido la de alejarse de los grandes desmontes que ocasiona todo acondicionamiento. En este caso, incluso se ha forzado el trazado en planta entrando en curva unos metros en el tablero del puente existente, a pesar de haberse anulado, también en este caso, la curva de transición. Tampoco en este caso se considera aconsejable disminuir el radio de la curva, dado que ésta se encuentra al final de una rampa superior al 6%.

Para aprovechar la carretera existente antes del puente, según se propone, sería necesario introducir una curva de 60 m. de radio, lo que resulta inadmisibles para una carretera intercomarcal. En este sentido consideramos que la solución de proyecto de acondicionar este tramo de carretera antigua como área de descanso y miradores es mejor desde el punto de vista ambiental y del usuario.

La repercusión económica que produce la pérdida social de los olivares, se considera suficientemente indemnizada en la expropiación.

Por otra parte la segunda solución propuesta, de desplazamiento del eje hacia la derecha a partir del 22+600 y construcción de un nuevo puente, fue una de las soluciones estudiadas y rechazada por motivos ambientales y económicos.

Desde el P.K. 22+600 siguiendo un sendero existente, que es el trazado propuesto, hasta el río hay una diferencia de cota de 52 m. en 500 m. de longitud lo que supone una pendiente del 10,40% en la rampa de entrada. Desde el río y hasta el P.K. 23+800 hay 25 m. de desnivel en una longitud de 270 m., lo que representa un 9,26% de pendiente.

Para disminuir estos porcentajes es necesario hacer un puente de gran altura de pilas, lo que implica una mayor longitud de éste y además llegar a sus estribos con terraplenes de considerable altura. Dado que por mucha altura, que dentro de una lógica, se diera al puente, no se llegaría a bajar las pendientes del 6%, estaríamos obligados en cualquier caso a proyectar carriles para vehículos lentos, lo que implica un ancho superior de plataforma y por tanto una mayor superficie de ocupación.

Si ambientalmente esta solución no es buena, económicamente resultaba inviable, por lo tanto se considera que la solución proyectada es la más aceptable.

Por otra parte las trincheras proyectadas no tienen la entidad de los

otras casos estudiados y a éstos también se les ha dado el mismo tratamiento de bermas y taludes 1H/3V.

-SOBRE OBRAS DE FABRICA

En el proyecto se contempla el chapado de todas las ampliaciones de los puentes, con piedra similar a la existente, así como la construcción de pretilos de mampostería en lugar de barandillas metálicas y barreras biondas.

A N E X O I I

DESCRIPCION DEL PROYECTO

El proyecto de «Ampliación y mejora de la carretera C-513 de Hervás a Portugal. Tramos: La Fatela (C-526)-Villanueva de la Sierra y Aldeanueva del Camino (N-630) - Hervás», recoge el conjunto de actuaciones encaminadas a mejorar el trazado tanto en planta como en alzado de la carretera existente, así como ensanchar su plataforma a ocho (8) metros.

El tramo objeto de proyecto intersecta los siguientes cursos de agua más importantes:

- Riviera de Gata.
- Río Arrago.
- Afluentes del Arrago en el P.K. 17+580.
- Río Tralgas.
- Río Gallegos.

Para los cuatro primeros se ha realizado un exhaustivo estudio de alternativas de trazado dado que las soluciones que técnicamente, en cuanto a características de trazado se refiere, parecían mejores, su Impacto Ambiental las hacía inviables.

Los taludes utilizados han sido los siguientes:

En desmontes:

En roca compacta 1(H)/5(V)

En roca fisurada 1(H)/3(V)

En tierra 1(H)/1(V)

En terraplén:

Para cualquier altura 3 (H)/2 (V)

Los grandes desmontes se escalonan mediante bermas de 2,00 m. de ancho cada 4,00 m. de altura.

Se ha proyectado la ampliación de los puentes mediante la colocación de una losa de hormigón armado apoyada sobre dos vigas

dispuestas longitudinalmente y a cada lado de la estructura existente.

Con el fin de no alterar la estética de la estructura existente, se chaparán de piedra las aletas asimilándolas en lo posible a las anteriores.

También se chaparán de piedra todos los cantos de las losas en todos los puentes y se reconstruirán los pretilos de mampostería.

En el proyecto se incluye la urbanización de las travesías de Villasbuenas de Gata, Hernán Pérez, Villanueva de la Sierra y Hervás.

A N E X O I I I

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto de Ambiental tras la descripción del proyecto incluye un inventario ambiental donde se describen los factores ambientales: Clima, Litología, Geomorfología, Geotécnica, Agua, Vegetación y usos del Suelo y Fauna.

La identificación y valoración de impactos se realiza a través de materiales llegando las siguientes conclusiones:

En la etapa de construcción predominan los impactos negativos sobre los factores contaminación, paisaje, ruido y erosión.

En la etapa de explotación disminuye e incluso en algún caso se anulan los efectos negativos anteriores y tienen bastante peso los factores económicos de la obra, creación de empleo y mejora de infraestructura.

A continuación se incluyen medidas precautorias tomadas en la fase de proyecto, a fin de minimizar los efectos negativos de la obra.

Para la fase de ejecución se proponen las siguientes medidas:

MEDIDAS PRECAUTORIAS

1. La extracción de áridos o materiales de préstamos se realizará en la medida de lo posible en una cantera existente. Se realizarán los proyectos de extracción de áridos para aquellos que se hagan en las cuencas de los ríos.

Acabada la extracción se acondicionarán los terrenos de manera que la configuración del mismo quede lo más semejante posible a su estado original, sin grandes montones ni pozos.

2. Las zonas de verbedero se ubicarán en zonas de poco valor ecológico y paisajístico. Se realizarán con tongadas lo más extendidas posible, de manera que su aspecto final sea más disimulado.

Para disminuir la extensión de vertederos se aprovecharán las tie-

rras vegetales para recubrir taludes, de modo que se facilite la colonización de especies vegetales de la zona y/o la implantación de siembras y plantaciones que se requieran para realizar la recuperación paisajística.

Otra posibilidad es ceder excedentes de tierras vegetales a explotaciones agrícolas cercanas.

3. Las plantas de machaqueo de áridos se instalarán en puntos donde la producción de polvo afecte lo menos posible al entorno.

A su vez, se ubicarán todo tipo de instalaciones de obra en lugares de poco impacto visual.

MEDIDAS CORRECTORAS:

1. La tierra vegetal extraída de los desbroces se acopiará en los bordes de la superficie ocupada, para su reutilización en el tapizado de taludes.

2. Las zonas de préstamos y vertederos se dejarán después de su utilización con una superficie uniforme, y aspecto agradable, tapizándose posteriormente con tierra vegetal.

3. En las instalaciones de machaqueo y plantas de hormigón o aglomerado, se dispondrán de filtros para evitar la emisión de polvo a la atmósfera.

4. En fase de realización de la obra, se dispondrán cuantos camiones cisterna sean necesarios, regando las zonas sin afirmar, para disminuir la emisión de polvo debida al tráfico.

5. Los taludes de los grandes desmontes o terraplenes se tapizarán con tierra vegetal o hidrosiembra.

6. Para evitar la erosión de los terraplenes se dispondrán cauces en la coronación de los mismos para conducir el agua de la plataforma de la carretera a puntos concretos donde se construirán bajantes.

Igualmente para evitar la erosión de los taludes de desmonte se construirán cunetas en la parte superior del mismo que recogerán el agua de las laderas.

7. Para evitar el efecto barrera se dispondrá en las obras de fábrica de tipo alcantarilla o pontón de un paso lateral a animales.

8. Se realizarán plantaciones en aquellas zonas en las que por el movimiento de tierras propias de la obra se hayan producido una tala mayor de árboles o erosión en el terreno.

Se realizarán plantaciones arbóreas en zonas de vertederos con el fin de restaurar el medio.

Los tratamientos vegetales de siembras y plantaciones estarán

adecuados al entorno de la carretera. Se optará por la vegetación arbórea cuando esté acorde con el entorno y no dificulte la visibilidad desde la carretera hacia el paisaje circundante y la del tráfico de la carretera desde el punto de vista de su seguridad vial.

Además se tendrán en cuenta las siguientes observaciones para llevar a cabo los tratamientos vegetales.

Los taludes se recubrirán con mantos vegetales para evitar la erosión y el efecto antiestético. En especial en los terraplenes y desmontes de más de 3 metros.

Este recubrimiento de manto vegetal se puede realizar bien reutilizando el material procedente de la excavación de tierra vegetal de la traza o bien realizando plantaciones.

En zonas movidas es preferible limitar las plantaciones a los tramos planos o de poca pendiente, interrumpiéndola en los de pendiente fuertes. En el caso de árboles plantados para la contención de taludes de terraplenes, únicamente sobrepasarán la corta de plataforma las zonas verdes de la plantación, sin que se perciba la presencia de los troncos.

En el caso de cambio de rasante, sin visibilidad, en tramos a nivel de terrenos o a media ladera, podrán plantarse árboles en la zona de terraplén, con objeto de orientar a los conductores.

En lo posible deben plantarse masas de arbolado en zonas donde el terreno lo permita, y en aquellas que puedan servir de descanso para los viajeros.

MEDIDAS COMPENSATORIAS

1. En el tramo inicial de salida de Villasbuenas de Gata, se ha desplazado el eje de la actual carretera paralelamente con el fin de dejar la actual carretera como una zona de descanso o carril de bicicletas.

2. En las travesías de Villasbuenas de Gata y Hervás se han proyectado zonas ajardinadas.

3. Se crearán áreas de descanso en la zona de carretera abandonada de los cruces de los ríos Arrago y Tralgas. Estas áreas de descanso estarán dotadas de bancos y papeleras, en ellas se plantarán árboles y se acondicionará el entorno.

El estudio finaliza con el Programa de Vigilancia Ambiental que consistirá en:

—Comprobar que las medidas precautorias, correctoras y compensatorias propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental se han realizado.

—Proporcionar advertencias inmediatas acerca de los valores alcanzados por los indicadores ambientales preseleccionados, respecto de los niveles críticos preestablecidos.

—Proporcionar información acerca de la calidad y oportunidad de las medidas correctoras adoptadas.

Mérida, 30 de junio de 1995.

El Director de la Agencia de Medio Ambiente,
LEOPOLDO TORRADO BERMEJO

V. Anuncios

CONSEJERIA DE PRESIDENCIA Y TRABAJO

ANUNCIO de 3 de julio de 1995, sobre Depósito del Acta de Constitución y Estatutos de la Asociación de Agricultores y Ganaderos de Peralada del Zaucejo. Expte.: 06/436.

En cumplimiento del artículo cuarto del Real Decreto 873/1977, de 22 de abril (BOE del 28), y a los efectos previstos en el mismo, se hace público que en el Servicio Territorial de Badajoz de esta Consejería, a las 9 horas, del día 3 de julio de 1995 se ha

procedido al Depósito del Acta de Constitución y Estatutos de la ASOCIACION DE AGRICULTORES Y GANADEROS DE PERALEDA DEL ZAUCEJO, cuyos ámbitos territorial y funcional son: Local, de empresarios agrícolas, ganaderos y forestales; siendo los firmantes del acta de constitución don J. Antonio Torres del Rey, D.N.I. 30.191.216; don Manuel Domínguez Liébana, D.N.I. 51.317.946; don Gil Domínguez Liébana, D.N.I. 51.327.930; don Isidro Acedo Dávila, D.N.I. 76.241.552, y tres Sres. más.

Badajoz, 3 de julio de 1995.—El Secretario General Técnico, JESUS HERNANDEZ ROJAS