

Novena. *Causas de fuerza mayor.*—No se consideran causas de incumplimiento de contrato las de fuerza mayor demostrada, derivadas de huelga, siniestro, situaciones catastróficas producidas por adversidades climatológicas o enfermedades y plagas no controlables.

Si se produjera alguna de estas causas, los contratantes convienen comunicarlo tanto a la otra parte como a la Comisión de Seguimiento en el plazo máximo de siete días.

Décima. *Comisión de Seguimiento.*—El control, seguimiento y vigilancia del cumplimiento del presente contrato se realizará por la Comisión de Seguimiento correspondiente, que se constituirá conforme a lo establecido en la Orden de 1 de julio de 1992 («Boletín Oficial del Estado» del 9), por la que se regulan las Comisiones de Seguimiento de los contratos-tipos de compraventa de productos agrarios, así como en la Orden de 20 de noviembre de 1992 («Boletín Oficial del Estado» de 1 de diciembre), por la que se establecen los plazos para su constitución. Dicha Comisión se constituirá con representación paritaria de los sectores comprador y vendedor y cubrirá sus gastos de funcionamiento mediante aportaciones paritarias a razón de pesetas por kilogramo contratado.

Undécima. *Forma de resolver las controversias.*—Cualquier diferencia que pueda surgir entre las partes en relación con la interpretación o ejecución del presente contrato y que las mismas no logran resolver de común acuerdo y por la Comisión, será sometida al arbitraje regulado en la Ley 36/1988, de 5 de diciembre, con la especialidad prevista en la Ley 18/1982, de 26 de mayo, sobre contratación de productos agrarios, consistente en que el árbitro o árbitros serán nombrados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Duodécima.—Los higos objeto de este contrato podrán destinarse tanto a empaquetado como a la fabricación de pasta.

De conformidad con cuanto antecede, y para que conste a los fines procedentes, se firman los preceptivos ejemplares a un sólo efecto, en el lugar expresado en el encabezamiento.

El comprador,

El vendedor,

- (1) Téchese lo que no proceda.
 (2) Documento acreditativo de la representación.
 (3) Propietario, arrendatario, aparcero, etc.
 (4) Indicar el tipo de IVA que corresponda en cada caso, de acuerdo con la legislación en vigor.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

15287 *RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Cantabria-Meseta, tramo Torrelavega-Aguilar de Campoo (provincias de Cantabria y Palencia), de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 11 de junio de 1990 a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental la Orden de estudio, a la que se daba el carácter de Memoria-resumen del estudio previo sobre la autovía Cantabria-Meseta con las alternativas siguientes:

- 1.ª Torrelavega-Aguilar de Campoo-Burgos.
- 2.ª Torrelavega-Aguilar de Campoo-Palencia.
- 3.ª Burgos-Vargas.

En base a la misma se inició el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, estableciéndose un período de consultas a personas, instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental previsible en los citados corredores.

En virtud del artículo 14 del Reglamento citado, con fecha 21 de septiembre de 1990, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados que contestaron, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Con fecha 24 de octubre de 1990 la Dirección General de Carreteras rectificó el orden de estudio que había dado origen el 11 de junio a la Memoria-resumen antes citada y estableció que el estudio constase de una fase inicial para seleccionar el mejor corredor, y una segunda fase para seleccionar la mejor alternativa dentro del corredor recomendado.

El estudio previo fue redactado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria con fecha 22 de abril de 1992 y estableció que el corredor Torrelavega-Aguilar de Campoo-Ubierna-Burgos captaba más tráfico, tenía mayor rentabilidad económica y menor impacto ambiental que el corredor Vargas-Burgos sin su sometido a información pública.

Posteriormente el PDI que incluía la Autovía Torrelavega-Palencia, con la vía de conexión Aguilar de Campoo-Ubierna, fue aprobado por el Congreso de los Diputados con fecha 21 de diciembre de 1995.

En base a dicha aprobación, la Dirección General de Carreteras subdividió la misma en tramos y elaboró el estudio de impacto ambiental del correspondiente a Torrelavega-Aguilar de Campoo, que fue sometido a trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 28 de junio de 1995, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 1 de diciembre de 1995, la Dirección General de Carreteras remitió a la antigua Dirección General de Información y Evaluación Ambiental el expediente consistente en el documento del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Las características principales del proyecto se recogen en el anexo II de esta Resolución.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública, así como la opinión de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los exclusivos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Cantabria-Meseta, tramo Torrelavega-Aguilar de Campoo (provincias de Cantabria y Palencia), de la Dirección General de Carreteras.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera suficiente para la construcción del tramo Torrelavega-Aguilar de Campoo de la autovía Cantabria-Meseta el cumplimiento de las siguientes condiciones:

1.ª *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva carretera se asegurará, mediante las actuaciones necesarias, el acceso al nivel actual a las carreteras, caminos rurales y vías vecinales interceptadas que se han indicado en el proyecto.

Asimismo, se tomarán las medidas oportunas para que el paso de ganado y demás comunicaciones agrarias de interés general sea expedito.

Se habilitarán pasos de fauna para que el movimiento de ésta quede garantizado.

2.ª *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de mantener inalteradas las características hidráulicas de los ríos próximos a las obras, así como de las demás líneas de drenaje cruzadas por la carretera, no se acumularán materiales derivados del movimiento de tierras que por escorrentía puedan llegar a los mismos, ni se localizarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que se pueda afectar al sistema fluvial.

Los servicios existentes en la actualidad provenientes de fuentes y manantiales, que puedan ser afectados por las obras, serán repuestos por el promotor.

3.ª Prevención del ruido.—Teniendo en cuenta que el trazado de la nueva carretera discurre por la proximidades de zonas pobladas, deberán diseñarse y realizarse las obras adecuadas con objeto de que los niveles de inmisión sonora, medidas en los límites de las zonas de viviendas, no sobrepasen los 55 dB (A) Leq, (veintitrés a siete horas), ni los 65 dB (A) (siete a veintitrés horas).

Implantadas las medidas antirruído e iniciada la explotación de la nueva vía, deberán realizarse las oportunas mediciones y, en caso de registrarse niveles superiores a los previstos, se llevarán a cabo las medidas complementarias precisas para reducirlos a las condiciones señaladas.

4.ª Protección de los yacimientos arqueológicos.—La posible existencia de yacimientos arqueológicos en San Román de Moroso en Butronizo, y en las zonas de Reinosa, Balmi y Retortillo, hacen necesario que se extremen las medidas que fomentan la conservación de este patrimonio cultural.

En los pasos de las citadas zonas, se realizarán las oportunas prospecciones para que, inclusive mediante las oportunas correcciones de trazado, se eviten posibles daños arqueológicos.

5.ª Protección del valle del Pedredo.—Se sustituirá el terraplén previsto para el paso del valle del Pedredo por un viaducto.

6.ª Recuperación ambiental e integración paisajística de la zona.—Con objeto de contribuir a minimizar la erosión de los taludes y recuperar las áreas afectadas por la construcción de la vía se realizarán las actuaciones siguientes:

Antes de la ocupación de los terrenos, se procederá a la retirada de tierra vegetal que servirá a los fines de revegetación de los taludes.

Se señalará la localización de vertederos y el almacenamiento de los sobrantes de excavación.

Se procederá a la revegetación de taludes en las condiciones especificadas en el estudio de impacto ambiental.

Las actuaciones de regeneración deberán estar ejecutadas con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

7.ª Programa de vigilancia.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos identificados como significativos en el estudio de impacto ambiental, de los adicionalmente identificados por el órgano ambiental y de las medidas correctoras establecidas en dicho estudio y en el condicionado de esta declaración.

En el mismo se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones establecidas y se describirá el tipo de informe, y la frecuencia y período de emisión.

El programa incluirá:

Un informe trimestral, durante la ejecución de las obras, sobre el resultado de las mediciones acústicas según lo expresado en la condición 3.ª, y un informe a los dos meses del inicio de la explotación de la nueva vía.

Dos informes sobre el estado de la vegetación implantada en el proyecto de recuperación ambiental a que se refiere la condición 6.ª, remitiéndose el primero antes del acta de recepción provisional de la obra y el segundo transcurridos dos años desde la citada fecha.

Se remitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de 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.

8.ª Documentación adicional.—Antes de iniciarse las obras, la Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un escrito certificando la incorporación al proyecto de construcción que se va a adjudicar definitivamente, la documentación y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece como necesaria, y que se resume a continuación:

Estudio y diseño de medidas protectoras respecto al ruido según se indica en la condición 3.ª

Informes sobre prospecciones y modificaciones del trazado a que se refiere la condición 4.ª

Informe sobre las localizaciones de vertederos a que se refiere la condición 6.ª

11. Definición contractual de las medidas correctoras.—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán justificadas técnicamente en la Memoria y anejos correspondientes del proyecto de construcción, estableciendo su diseño, ubicación y

dimensiones en el documento de planos del proyecto de construcción, sus exigencias técnicas en el documento del pliego de prescripciones técnicas del proyecto de construcción y su definición económica en el documento de presupuestos del proyecto. También se valorarán los costes derivados del plan 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.

Madrid, 8 de mayo de 1997.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas realizadas y resumen de sus contestaciones

Relación de consultados que han contestado formulando sugerencias:

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León.

Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza.

Cátedra de Geografía Física, Universidad de Cantabria.

Gobierno Civil de Burgos.

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas se resume a continuación:

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León indica que deberá contactarse con el Servicio de Espacios Naturales de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, a efectos de salvaguardar la Reserva Natural de Aguilar de Campoo.

La Junta de Castilla y León no alegó durante el período de información pública nada que se refiera a la misma.

El Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza cita tres tipos de espacios de interés natural:

1. Incluidos en el proyecto Biotopos/Corine.
2. Áreas de importancia para las aves.
3. Otros espacios naturales de interés.

El estudio de impacto ambiental no se ha referido a la respuesta que el Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza dio en la fase de consultas previas.

El Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza tampoco alegó durante la fase de información pública.

La Cátedra de Geografía Física, Universidad de Cantabria, señalan de forma muy pormenorizada los puntos del trazado que presentan un especial valor medioambiental.

El estudio de impacto ambiental ha resaltado entre los mismos los dos siguientes:

Conjunto de Caldos de Besaya.

Palacio, parque y arbolado de San Martín de Hoyos, en Las Fraguas.

El Gobierno Civil de Burgos hace comentarios sobre los corredores que el estudio previo rechazó.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

De los tres corredores con que arrancó el estudio previo de la autovía Cantabria-Meseta:

Corredor 1: Torrelavega-Aguilar-Ubierna-Burgos.

Corredor 2: Torrelavega-Aguilar-Palencia.

Corredor 3: Vargas-Ubierna-Burgos.

fue seleccionado el corredor 1.

El estudio de impacto ambiental, como parte integrante del estudio informativo, se ha ceñido al primer tramo del corredor 1, esto es Torrelavega-Aguilar de Campoo. En el mismo hay dos alternativas completas:

Alternativa A: Con una longitud de 68,5 kilómetros, se separa más de la carretera existente CN-611 que la otra.

Alternativa B: Con menor longitud (66,5 kilómetros), se separa más de la carretera existente CN-611 en los tramos de Los Corrales, Arenas del Iguía, Reinosa y Mataporquera.

y las siguientes alternativas puntuales:

A-1 (Los Corrales): Se separa de la principal una vez finalizada la hoz de Caldos, pasando al norte de Villayuso con longitud de 9,4 kilómetros.

A-2 (Villayuso): Se desvía de la anterior en las cercanías de Los Corrales, para cruzar el monte Gedo en túnel. Tiene un trazado de 7,5 kilómetros hasta el paso de Pedredo.

B-1 (Villayuso-2): Con longitud 8,5 kilómetros, con cruce del monte Gedo entre la A-principal y la A-2 (Villayuso).

A-3 (Reinosa): Se separa de las principales A y B cerca de Cañedo, longitud 10,3 kilómetros.

A-4 (Mataporquera): Con otras varias alternativas I, II, III, diferenciadas según el arranque más o menos próximo a esa población y el dejarla por la izquierda o la derecha.

A-5 (Matarrepudio): Entre Mataporquera, B tiene una longitud de 8,1 kilómetros.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

En la zona donde se encuadra la autovía prevista, se distinguen dos subzonas climáticas: La verde o semimarfítima correspondiente a Cantabria, y la continental de las provincias de Burgos y Palencia.

La hidrogeología corresponde a las siguientes cuencas:

Norte (zona de Cantabria), con los sistemas acuíferos números 4 y 5. Ebro, correspondiente a las proximidades de Reinosa.

Duero, a partir del puerto de Pozazal.

El detallado análisis geológico de la zona resalta la no existencia de puntos de interés geológico (PIG).

La vegetación es la propia de las dos zonas bioclimáticas señaladas.

La autovía discurrirá por dos tipos de ecosistemas claramente definidos: Los muy humanizados de las llanuras o de las zonas urbanas y los menos humanizados de las montañas y de los páramos. La fauna de mayor interés se centra en la montaña asociada a los bosques húmedos de hayas y robles.

El estudio destaca los ecosistemas de interés: Reserva Nacional de Caza de Saja, el Parque Natural de Saja-Besaya y el embalse del Ebro y la Reserva de Caza de Valderredible. Fundamentalmente son las Reservas las afectadas por los trazados propuestos en el estudio.

La calidad del aire es analizada sin que se adviertan motivos de alarma por la construcción de la nueva vía.

Para un horizonte del aire es analizada sin que se adviertan motivos de alarma por la construcción de la nueva vía.

Para un horizonte del año 2021, las distancias para las que según el estudio no se cumplen los mínimos de nivel de ruido permisible se sitúa entre los 200 y 300 metros. Dentro de estas distancias cabe citar núcleos de población correspondientes a Los Corrales de Buena, Reinosa, Mataporquera, Las Fraguas y Arenas de Iguña, según la solución o alternativa que se analice.

Entre los factores sociales destacan que en la provincia cántabra no hay distancias superiores a 500 metros entre dos edificaciones; sin embargo Palencia se caracteriza por el agrupamiento de la población cerca del núcleo de la capital.

Respecto al planeamiento urbanístico hace ver el estudio que en Reinosa tanto a como otra de las soluciones estudiadas atraviesan suelos calificados como no urbanizables.

En el capítulo dedicado a la selección de alternativas, el estudio destaca:

Alternativa A-1 (Los Corrales de Buena): Con trazado de variante, que afectará a una mayor superficie de roble y castaño. La fauna de la Reserva Nacional de Caza de Saja se verá más afectada por tener un trazado alejado de la actual N-611.

Alternativa A-2 (Villayuso): Exige un viaducto muy próximo a Villayuso, que la hace rechazable.

Alternativa A-3 (Reinosa): Afecta a una superficie de bosque mixto de «Quercus petraea» y «Fagus sylvatica» con un valor ambiental muy alto.

Alternativa A-4 (Mataporquera III): Aunque es una alternativa más corta, tiene un mayor impacto visual, por el mayor movimiento de tierras en la zona del puerto de Pozazal.

Alternativa A-5 (Matarrepudio): Con similares inconvenientes que la anterior.

Alternativa A-6 (Mataporquera D): Con mayor impacto ambiental sobre Matarrepudio y Mataporquera.

Alternativa A-7 (Mataporquera II): Con impacto severo sobre el paisaje.

Alternativa B-1 (Villayuso): Por discurrir alejada de la N-611, adentrándose en la Reserva Nacional de Caza de Saja, produciría alteraciones de naturaleza severa en su zoocenosis.

En los capítulos dedicados a la identificación de impactos y su evaluación, es de destacar:

No se afectarán los siguientes ecosistemas de interés:

Embalse del Ebro.

Embalse de Torina.

Reserva de Caza de Valderredible.

Las hoces del Besaya.

Parque Natural de Saja-Besaya.

Todas las soluciones afectarán a la Reserva Nacional de Caza de Saja, siendo mayor cuanto mayor sea la separación de las alternativas respecto a la actual N-611.

En la fase de funcionamiento, el tráfico viario provocará alteraciones de las condiciones acústicas, diurnas y nocturnas, que será preciso evaluar en el entorno de las poblaciones próximas al trazado, destacándose:

En los Corrales de Buena se supera el límite permisible del Leq nocturno en la alternativa A.

En la alternativa B se superarán los límites previsibles, además de en los Corrales de Buena, en Las Fraguas y en Arenas de Iguña.

Y el capítulo de comparación de alternativas resalta el hecho que los impactos relativos tanto de la A como de la B son bajos, sin que ninguna presente limitación o condicionante ambiental que haga inviable su realización, concluye afirmando que la solución A es la más recomendable desde el punto de vista medioambiental.

Análisis del contenido:

El estudio de impacto ambiental, en su punto 1.4.1, dice textualmente:

En febrero de 1991 se realizó el estudio previo de la conexión Cantabria-Meseta, con el fin de seleccionar el corredor más conveniente para la implantación de la autovía. Los corredores que entraban en el análisis comparativo eran tres, que se centraban a lo largo de distintos tramos de carreteras nacionales:

Corredor 1:

Torrelavega-Aguilar de Campoo (CN-611).

Aguilar-Ubierna (CN-627).

Ubierna-Burgos (CN-623).

Corredor 2: Torrelavega-Aguilar-Palencia (CN-611).

Corredor 3: Vargas-Ubierna-Burgos (CN-623).

Como resultado de ese estudio, fue seleccionado el corredor I, constituido por los tramos siguientes:

Tramo A: Torrelavega-Aguilar (77 kilómetros).

Tramo B: Aguilar-Ubierna (60 kilómetros).

Tramo C: Ubierna-Burgos (17 kilómetros).

Este estudio de impacto ambiental forma parte del estudio informativo del tramo A: Torrelavega-Aguilar.

Sin embargo, no se ha incluido el referido estudio que dio lugar a la selección del corredor I, y aunque en escritos enviados por la Dirección General de Carreteras a esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se justifica el no estudiar otros corredores en base a un mandato del plan de infraestructuras aprobado por el Congreso de los Diputados, dicha aprobación, lógicamente, se tuvo que basar en la argumentación dada por el mencionado órgano administrativo. Por tanto, y como paso previo selectivo, aquellos análisis comparativos, con sus correspondientes estudios de impacto ambiental, deberían haberse adjuntado al que es objeto de análisis. De esta forma, y no simplemente poniendo «Como resultado de ese estudio, fue seleccionado el corredor I...» quedaría justificada la no inclusión de los Corredores 2 y 3, puesto que los mismos sí fueron objeto de análisis en la fase de consultas previas de este procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

En referencia a las indicaciones recogidas en las respuestas de las consultas, se ha de hacer notar que todo el trabajo elaborado tanto por el Gobierno Civil de Burgos como por el Servicio Territorial del Medio

Ambiente de Palencia, no es ni siquiera comentado en el estudio de impacto ambiental al no ser «aplicables al tramo en estudio», debido a la elección referida en los párrafos anteriores.

Los impactos por ruido no han sido estudiados en profundidad, dejando para etapas posteriores el cálculo de medidas correctoras y protectoras.

ANEXO IV

Resultado de la información pública realizada por la Dirección General de Carreteras

La Dirección General de Carreteras, durante el período de información pública, recibió 44 alegaciones, que fueron informadas en escrito remitido a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Las alegaciones más importantes, en materia medioambiental, se refieren a los tramos que afectan espacios naturales protegidos, en especial de la Reserva Nacional de Caza de Saja.

A continuación se hace un resumen de las alegaciones más importantes; siendo los párrafos entrecorridos los correspondientes al informe de la Dirección General de Carreteras y los párrafos entre guiones al dictamen de esta Dirección General.

Alegación: El cruce del valle de Pedredo y del río Los Llares debe hacerse en estructura.

Acceptada por la Dirección General de Carreteras.

Alegación: Sustituir las trincheras de grandes dimensiones por túneles o falsos túneles que garanticen la permeabilidad de la autovía.

«Se dispondrán pasos para fauna en los puntos que sea necesario.»

A ello se refiere el condicionado en el párrafo 3 del número 1.

Alegación: A la altura del punto kilométrico 28 se salva un arroyo mediante un amplio viaducto sobre mancha de frondosas autóctonas, solicitándose se disminuya la afección.

«El estudio ha proyectado un viaducto para disminuir la afección.»

A la definición de las medidas preventivas y correctoras se refiere el condicionado número 9.

Alegación: Ausencia absoluta de estudios sobre posibles afecciones al patrimonio arqueológico en zonas de interés: San Román de Moroso en Butronizo y la zona de Reinos, Bolmir y Retortillo.

«Durante el proyecto de construcción se realizará el correspondiente estudio de posibles afecciones al Patrimonio Histórico y Arqueológico.»

El tema está contemplado en el condicionado número 4.

Alegación: El trazado afectará a manantiales y fuentes.

«En la fase de proyecto de construcción se minimizarán las afecciones producidas y, en todo caso, se repondrán los servicios que se puedan afectar.»

A las afecciones que se puedan producir en fuentes y manantiales se refiere el condicionado número 2.

Alegación: Se solicita la plantación de especies arbóreas que reduzca el impacto medio ambiental de la autovía.

«Dentro del proyecto de construcción se tomarán las medidas correctoras, de acuerdo con la línea indicada en el plan de medidas protectoras y correctoras señaladas en el estudio de impacto ambiental.»

En relación con este tema y las medidas correctoras se ha redactado el condicionado número 9.

Alegación: Se considera que el paso del valle del Pedredo es inadmisibles con un terraplén, por lo que se solicita la construcción de un viaducto.

«La propuesta es razonable y reduce el impacto ambiental, por lo que se propone su aceptación.»

El condicionado número 7 se refiere a esta materia.

Alegación: Existencia de una calzada romana próxima a la opción seleccionada.

«Se ha tenido en cuenta y no se verá afectada.»

A ello se refiere el condicionado número 4.

Alegación: Existencia del yacimiento arqueológico de Santo Marino que puede ser afectado por la traza.

«El yacimiento se encuentra fuera de la influencia de la autovía proyectada.»

Por similitud con otras alegaciones, el condicionado número 4 se refiere a este tema.

Alegación: Que se mejoren los trazados existentes y se potencie el ferrocarril.

«La autovía Torrelavega-Aguilar de Campoo esté incluida en el PDI y está solicitada por todos los organismos oficiales, etc.»

El que una obra se apoye en planeamientos de cualquier naturaleza no puede obviar el que el estudio y evaluación de impacto ambiental la

hagan rechazable desde aspectos medioambientales y por tanto sujeta a decisiones de orden superior a las que pueda tomar el órgano sustantivo.

Alegación: Se producirá un efecto barrera que afectará especialmente a las Reservas de Caza de Valderredible.

«Dentro de las medidas protectoras y correctoras se llevará a cabo un reconocimiento de las zoonosis afectables, determinando los flujos faunísticos y el territorio en el que se llevan a cabo. Como resultado de este reconocimiento se evaluará la idoneidad de diseñar medidas destinadas a eliminar el efecto barrera.»

En el condicionado número 1 se establece la necesidad de evitar, al máximo, el efecto barrera que la autovía produce, no comparable con el de la actual carretera en la cual no hay impedimentos, tipo vallado, para que los animales puedan atravesarla.

Alegación: La afección a la Reserva Nacional de Caza de Saja sería muy importante, y catalogable como crítica.

«Tan sólo se prevén impactos de naturaleza severa sobre la Reserva Nacional de Caza de Saja, en los tramos comprendidos entre el arroyo Montero y el río Cieza, y en el del límite del término de Santiurde de Reinos y el arroyo del Hayal.»

Dentro de las medidas protectoras y correctoras se ha previsto que durante la redacción del proyecto de construcción se evalúen de un modo más preciso y concreto.»

Parece claro que los impactos que se produzcan en esta Reserva Nacional serán significativos y de carácter permanente, por lo que sin entrar en la calificación de los mismos, cuyo carácter parece determinarse subjetivamente, deben acometerse unas medidas protectoras cuya definición ha de ser conocida por el órgano ambiental competente, previamente a la aprobación del proyecto de construcción; a ello se refieren los condicionados números 8 y 9.

BANCO DE ESPAÑA

15288 RESOLUCIÓN de 8 de julio de 1997, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 8 de julio de 1997, que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales, a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas.

Divisas	Cambios	
	Comprador	Vendedor
1 dólar USA	148,111	148,407
1 ECU	166,077	166,409
1 marco alemán	84,394	84,562
1 franco francés	25,025	25,075
1 libra esterlina	250,692	251,194
100 liras italianas	8,665	8,683
100 francos belgas y luxemburgueses	408,977	409,795
1 florín holandés	74,966	75,116
1 corona danesa	22,159	22,203
1 libra irlandesa	224,921	225,371
100 escudos portugueses	83,518	83,686
100 dracmas griegas	53,624	53,732
1 dólar canadiense	107,435	107,651
1 franco suizo	101,183	101,385
100 yenes japoneses	131,397	131,661
1 corona sueca	19,069	19,107
1 corona noruega	20,202	20,242
1 marco finlandés	28,363	28,419
1 chelín austriaco	11,994	12,018
1 dólar australiano	110,165	110,385
1 dólar neozelandés	100,123	100,323

Madrid, 8 de julio de 1997.—El Director general, Luis María Linde de Castro.