

Medio físico: Con descripción de la climatología, geología y yacimientos paleontológicos existentes señalándose la abundancia de restos fosilíferos en toda la zona, con predominio de ostracodos, charofitas, ammonites, algas rodofíceas, etc.

Edafológicamente sólo se distinguen en el área afectada dos tipos de suelos, unos de carácter hidromorfo (gleysoles) presentes en el primer tramo del trazado para pasar posteriormente a suelos de erosión (regosoles y litosoles) rendisnas y fluvisoles.

Hidrogeológicamente, todo el área de estudio se sitúa en los sistemas acuíferos número 4 (Sinclinal de Santander-Santillana y zona de San Vicente de la Barquera) y el número 6 (complejo calcáreo-urgo-aptiense de la zona oriental de Cantabria).

La red fluvial se encuentra escasamente desarrollada en el área. Como cauce afectado más importante destaca la ría de Solía en la desembocadura del río Líaño y se une a la ría de Tejero. La calidad de las aguas de la ría se encuentra muy deteriorada debido a la existencia de vertidos de aguas residuales y de residuos industriales.

La vegetación se compone fundamentalmente de prados de carácter agrícola y antrópico, con restos de vegetación natural y pequeños bosquetes de eucaliptus de repoblación. Como característica particular es de destacar la ría de Solía, ocupada por rellenos arcillosos con carrizales y cañaverales de cierto interés biológico, no constando la zona como espacio a proteger en los planes de la Consejería de Ecología del Gobierno Cantábrico. Como área de mayor interés botánico es de destacar el abedul que se localiza en el arroyo (aliviadero) de la laguna Morero.

Entre la fauna de la zona destaca por su mayor interés la existente en la ría de Solía, especialmente anfibios y reptiles. Entre los mamíferos, es importante la existencia de musgajo peñiblanco, localizado en el arroyo que va desde la laguna Morero hasta la ría.

A nivel general el paisaje de la zona se define como una amplia bahía, delimitada por elevaciones hacia el sur y el oeste. Se trata de un territorio de escasa complejidad topográfica, surcado en la zona de inicio del trazado por la ría de Solía. Su accesibilidad natural es elevada y su disposición visual, en términos generales, puede considerarse alta.

Medio socioeconómico: En este apartado, en el estudio de impacto ambiental se contemplan tanto aspectos demográficos como de evolución y estructura de la población y su actividad económica.

Con respecto a los recursos culturales y patrimonio histórico-artístico, el estudio de impacto ambiental incorpora un Informe Arqueológico que concluye determinando tres áreas como de interés arqueológico: El área de La Verde, el Monte de Mazo y La Verde (Piedras Blancas) incluyendo las cuevas de La Verde I y II y la tercera en las proximidades de la ría de Solía que parece que pudiera ser afectada por la autovía. Como áreas intocables destacan las cuevas de La Venta y El Carmen, lo que ha hecho necesario el alejamiento de la traza de estos puntos.

Identificación y caracterización de los impactos: Distinguiendo la fase de obra y la de explotación. Los impactos sobre el sistema geológico se derivan de la propia alteración del sistema, siendo importante el riesgo de erosión, caída de bloques y deslizamiento, impactos que comenzarán a generarse en la fase de construcción. Este impacto se considera moderado, al igual que el derivado de la pérdida de suelo por la construcción de la vía. La calidad de las aguas subterráneas no se verá alterada, si bien será preciso adoptar precauciones en el área de Piedras Blancas. Las alteraciones más significativas sobre el sistema hidrogeológico pueden esperarse en la ría de Solía, si bien sus aguas presentan actualmente altos índices de contaminación.

La principal afección a la vegetación se producirá sobre formaciones de prados de siega, que ocupan la mayor extensión dentro del área de estudio.

Las formaciones vegetales más valiosas, como la vegetación de ribera, que resultan afectadas por la traza se sitúan en las proximidades de la laguna de Morero.

La fauna en mayor medida afectada por la traza es, según el estudio de impacto ambiental, la de menor valor ecológico teniendo su hábitat en la zona de prados.

La alteración paisajística se considera moderada, al desarrollarse la actuación sobre un medio muy humanizado.

En el estudio de impacto ambiental se considera que la actuación proyectada no afectará al planeamiento urbanístico existente.

Medidas correctoras: El estudio de impacto ambiental considera como medidas correctoras más importantes a adoptar las siguientes:

- Realización de plantaciones y adecuación paisajística de la traza.
- Control de préstamos.
- Evitar la ocupación de vaguadas, ríos y arroyos.
- Respetar pendientes de 1H/1V o 1H/3V en desmonte y 2H/1V en terraplén.

Evitar el paso de maquinaria por áreas consideradas como de interés ecológico.

Colocación de pantallas acústicas en áreas donde la incidencia del ruido puede ser elevada.

Potenciar la utilización de mano de obra local.

Realizar sondeos arqueológicos y posterior seguimiento a pie de obra en los yacimientos arqueológicos existentes junto a la ría de Solía y en la explanada situada al pie de la cueva del Mazo, en Revilla de Camargo.

El estudio se completa con un programa de seguimiento y control y un documento de síntesis.

#### ANEXO IV

#### Resumen de la información pública del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental

La información pública se realizó conjuntamente, en cumplimiento del artículo 15 del Real Decreto 1131/1988, para el estudio informativo de la Autovía «Ronda de la Bahía de Santander» y para el estudio de impacto ambiental de él derivado.

El período de información pública tuvo lugar en los locales de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria y en los Ayuntamientos afectados por el trazado de la futura autovía, desde el día 11 de enero de 1996 hasta el día 15 de febrero de 1996, según se anunció en el «Boletín Oficial del Estado» número 10, de 11 de enero de 1996.

Durante el trámite de información pública se formularon un total de 26 alegaciones distribuidas de la siguiente manera:

Diputación Regional de Cantabria: Tres alegaciones.

MOPTMA: Tres alegaciones.

Partidos políticos: Una alegación.

Ayuntamientos: Siete alegaciones.

Juntas vecinales: Tres alegaciones.

Particulares: Nueve alegaciones.

El resumen de estas alegaciones es el siguiente:

Diputación Regional de Cantabria: Fueron remitidas por la Dirección Regional de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio y la Dirección Regional de Carreteras, Vías y Obras. Las alegaciones son favorables a la opción propuesta, si bien el primero de los organismos recomienda la modificación del trazado entre los puntos kilométricos 2,500 y 5,000 desplazándolo ligeramente hacia el sur a fin de salvar una masa de frondosas existente.

MOPTMA: Remitidas por la Comisaría de Aguas son favorables a la opción propuesta y realizan además, una serie de observaciones a considerar en el Proyecto de Construcción.

RENFE: Su alegación es favorable a la opción propuesta.

Partidos políticos: Formulada por Izquierda Unida de Cantabria, se opone a la construcción de la autovía y propone la mejora de las infraestructuras existentes, la potenciación del ferrocarril y transporte colectivo, y los «Carriles bici».

Ayuntamientos: Todos los Ayuntamientos afectados por la autovía han presentado alegaciones, si bien dichas alegaciones no tienen en general carácter ambiental y no suponen un cambio sustancial en el mismo.

El Ayuntamiento de Astillero, no afectado directamente por el trazado señala los impactos paisajísticos que pudieran derivarse de los rellenos a realizar.

Juntas vecinales: Las tres Juntas vecinales que han remitido alegación no se oponen al trazado de la opción propuesta, realizando algunas consideraciones de carácter paisajístico que son tenidas en cuenta en la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Particulares: Las alegaciones formuladas por particulares no presentan carácter ambiental.

**15500** RESOLUCIÓN de 23 de mayo de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se decide no someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto de remodelación del Puerto Deportivo del Real Club Marítimo del Abra y Real Sporting Club, de la Autoridad Portuaria de Bilbao.

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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 899/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la distribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto de «Remodelación del Puerto Deportivo del Real Club Marítimo del Abra y Real Sporting Club» no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente a un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. No obstante, la Autoridad Portuaria de Bilbao remitió con fecha 13 de marzo de 1997, el proyecto de construcción y el estudio básico de dinámica litoral en el entorno del Real Club Marítimo del Abra a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, consultando sobre la necesidad de someter dicho proyecto al procedimiento antes citado.

El objetivo del proyecto y una breve descripción de sus características principales se recogen en el anexo.

Habida cuenta que el presente proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Directiva 97/11/CE del Consejo, de 3 de marzo de 1997, por la que se modifica la Directiva 85/337/CEE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, y dado que tras analizar la información recibida no se observa que de la ejecución proyecto pudieran producirse potenciales impactos ambientales adversos significativos, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental resuelve no someter al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Remodelación del Puerto Deportivo del Real Club Marítimo del Abra y Real Sporting Club».

Madrid, 23 de mayo de 1997.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

#### ANEXO

##### Objetivo del proyecto

El objeto del presente proyecto es mejorar las condiciones de abrigo y aumentar la superficie disponible para actividades y servicios en las instalaciones que el Club Marítimo del Abra y Real Sporting Club utiliza en Las Arenas-Getxo, por concesión de la Autoridad Portuaria de Bilbao propietaria de las mismas.

##### Descripción del proyecto

Las actuaciones incluidas en el proyecto son las siguientes:

Abrigo del muelle SW-NE a base de tablestacas metálicas ancladas a la cubierta de hormigón del muelle existente.

Aprovechamiento del espacio comprendido entre el actual «travelift» y la zona de piscinas. Esta cubrición se realizará mediante placas prefabricadas de hormigón, resultando una superficie de 300 metros cuadrados.

Relleno entre el muelle SE-NW y el actual «travelift». Este relleno terminará en escollera en la cara del muelle SE-NW, mientras que por la cara perpendicular a él se colocarán tablestacas metálicas. La superficie obtenida con este relleno es de 1.300 metros cuadrados que, como en el caso anterior, servirá para mejorar las instalaciones actuales.

Según el estudio de dinámica litoral presentado, la única modificación que podría derivarse de las obras proyectadas sobre la dinámica marina es una reducción de la altura de ola y un giro de los frentes de oleaje, que por otra parte es lo que se pretende con el proyecto.

El oleaje incidente en la playa de Las Arenas se verá pues alterado, tanto en altura como en dirección. Sin embargo, esta alteración, dada la escasa altura de ola que recibe la playa en la actualidad, no es significativa en lo que a la estabilidad del perfil de playa se refiere.

El giro de los frentes de ola producirá un leve basculamiento de la forma en planta de la playa; este basculamiento puede acotarse entre  $\pm 5^\circ$  respecto a la planta actual. Para no perder arena, y evitar que ésta penetre en el puerto, se hace necesario construir un apoyo lateral en el arranque del muelle SE-NW. Es interesante destacar que la configuración de playa prevista presenta, para el mismo volumen de arena, una mayor superficie de playa seca.

## BANCO DE ESPAÑA

**15501** RESOLUCIÓN de 9 de julio de 1997, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 9 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 .....	148,573	148,871
1 ECU .....	166,224	166,556
1 marco alemán .....	84,369	84,537
1 franco francés .....	25,007	25,057
1 libra esterlina .....	250,375	250,877
100 liras italianas .....	8,661	8,679
100 francos belgas y luxemburgueses .....	408,786	409,604
1 florín holandés .....	74,935	75,085
1 corona danesa .....	22,150	22,194
1 libra irlandesa .....	225,534	225,986
100 escudos portugueses .....	83,585	83,753
100 dracmas griegas .....	53,728	53,836
1 dólar canadiense .....	108,187	108,403
1 franco suizo .....	101,554	101,758
100 yenes japoneses .....	131,749	132,013
1 corona sueca .....	19,160	19,198
1 corona noruega .....	20,223	20,263
1 marco finlandés .....	28,430	28,486
1 chelín austríaco .....	11,990	12,014
1 dólar australiano .....	110,568	110,790
1 dólar neozelandés .....	100,020	100,220

Madrid, 9 de julio de 1997.—El Director general, Luis María Línde de Castro.

## COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA

**15502** DECRETO 32/1997, de 13 de junio, por el que se modifica la agrupación entre los municipios de Lumbreras y Villanueva de Cameros, para sostener un puesto de Secretaría en común, incorporando a los municipios de Gallinero de Cameros y Pradillo.

Para garantizar la atención de las funciones reservadas a funcionarios de Administración Local con habilitación de carácter nacional, y de conformidad con lo establecido en los artículos 161 del Real Decreto legislativo 781/1986, de 18 de abril, y 3 del Real Decreto legislativo 1732/1994, de 29 de julio, se ha instruido un expediente para la incorporación de los municipios de Gallinero de Cameros y Pradillo a la agrupación existente entre los de Lumbreras y Villanueva de Cameros para sostener un puesto único de Secretaría.

Instruido el expediente con arreglo a lo establecido en los artículos 76 y siguientes de la Ley 3/1993, de 22 de septiembre, de Régimen Local de La Rioja, el Consejo de Gobierno, a propuesta del Consejero de Desarrollo Autónomo, Administraciones Públicas y Medio Ambiente, y previa deliberación de sus miembros, en su reunión celebrada el día 13 de junio de 1997, acuerda aprobar el siguiente Decreto:

#### Artículo 1.

Se aprueba la modificación de la agrupación existente entre los municipios de Lumbreras y de Villanueva de Cameros para sostenimiento en