

## ANEXO II

## Descripción del proyecto y sus alternativas

Se han estudiado las siguientes soluciones:

**Solución 1:** Con una longitud de 17,221 kilómetros, parte de la CN-332 a 2 kilómetros después del paso de Favara. Deja al este la localidad de Fortanely, atravesando el río Júcar en el punto kilométrico 13,5, y finaliza a unos 4 kilómetros de Sueca.

**Solución 2:** De longitud 14,393 metros, de los que los 9 primeros son coincidentes con la solución 1. Cruza el río Júcar en las proximidades de Sueca y acaba en la CN-332 a 2 kilómetros de Sueca.

**Solución 3:** Con una longitud de 15,721 kilómetros, que coincide con los primeros en sus 2,5 primeros kilómetros, discurre entre Sueca y el río Júcar, y bordeando la localidad de Sueca finaliza en el mismo punto que la anterior.

**Solución 4:** De longitud 14,407 kilómetros y coincidente con la alternativa anterior en los primeros 5 kilómetros, vuelve a enlazar con ella en el punto kilométrico 9,500.

**Solución 5:** Con una longitud de 16,529 kilómetros, que son coincidentes con la solución 4 hasta el punto kilométrico 5,100. Se desvía hacia el noreste desde ese punto y vuelve a enlazar con la misma en el punto kilométrico 9,500.

## ANEXO III

## RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

## Contenido

El clima de la zona está encuadrado en el denominado mediterráneo marítimo con un régimen de humedad seco. Se hace mención especial de las lluvias torrenciales que suelen tener lugar a finales de verano o principios de otoño («gota fría»).

El estudio refleja el carácter cuaternario de la geomorfología con litología de tipo sedimentario.

En lo referente a hidrología destaca la red correspondiente al río Júcar cuyo tramo final está enclavado en la zona a estudiar. Su característica fundamental la constituye el descomunal incremento de caudal de las riadas respecto al régimen medio (16.000 m<sup>3</sup>/s frente a 60 m<sup>3</sup>/s; esto es alrededor de 300 veces).

La vegetación es la propia de la zona, donde hace menos de cincuenta años todo eran marjales que han sido sustituidos por la explotación incontrolada del hombre hacia campos de arroz y posterior aterramiento y plantación de cítricos y hortalizas. Como representación de aquellos quedan: la cercana Albufera, el marjal de Favara y el Estany de Cullera.

El estudio afirma que la riqueza y composición de la fauna se ha visto profundamente alterada a lo largo de los años por el hombre.

En el estudio se destacan zonas de muy alta valoración paisajística: Montaña del Oro, Riberas del Júcar, Playa de San Antonio, Gran Estany.

La Albufera de Valencia es la reserva faunística de esta zona y es destacada por el estudio por ser Parque Natural desde 1.986 y dada la proximidad de la zona en estudio.

De la identificación y valoración de impactos destacamos las conclusiones comparativas entre las distintas soluciones:

## A) Sobre el medio físico:

**Solución 1:** Presenta menor afección hidrológica e impacto paisajístico. En cambio, la afección sobre vegetación, fauna y geología será mayor por ser una solución más larga. Es la menos impactante, globalmente, sobre el medio físico.

**Solución 2:** Es la solución calificada como segunda más impactante; con gran movimiento de tierras; hidrología, por el riesgo inducido de represamiento cercano a Riola, y paisaje por su apreciable longitud y cercanía a Riola y Sueca.

**Solución 3:** Es la segunda menos impactante, debido fundamentalmente a la hidrología.

**Solución 4:** Con mayores impactos en paisaje e hidrología.

**Solución 5:** La menos beneficiosa, especialmente por atravesar el Parque Natural de la Albufera en el extremo sur, e intersectar perpendicularmente el flujo natural de las aguas.

## B) Sobre el medio socioeconómico:

**Solución 1:** La mejor desde el punto de vista socioeconómico, por su menor contaminación atmosférica y acústica al estar más separada de los núcleos poblacionales. En cambio, eso mismo, lleva a aumentar los tiempos de traslado.

**Solución 2:** Es la menos idónea de las soluciones planteadas, especialmente por el incremento de contaminaciones.

**Solución 3:** Más positiva que la anterior por la mayor demanda de materiales en la construcción.

**Solución 4:** Con similitud de afecciones respecto a la alternativa anterior, pero ligero impacto más positivo que las soluciones 2 y 3.

**Solución 5:** Con importantes desventajas comparativas, en relación con el conjunto de alternativas.

C) Conclusiones finales: Por desenvolverse todas la alternativas en un entorno similar en cuanto a ecosistemas afectados, la diferencia entre unos y otros se enmarcan en valores relativamente próximos. Se puede afirmar que la solución 5 es la más desfavorable y en análisis multicriterio se evalúa la solución 1 como la más favorable.

## Análisis del contenido

El Estudio Informativo ha estudiado cinco soluciones muy parecidas entre sí, lo que queda detectado por los valores obtenidos en el análisis multicriterio realizado.

La solución 5 en sí misma debió ser rechazada por el proyectista, al existir otras cuatro soluciones que, técnicamente viables, no discurrían por terrenos catalogados como Parque Natural.

Los términos en que se ha dilucidado la mayor o menor permeabilidad a las aguas y por tanto su posible impacto, en función del ángulo de encuentro entre el discurrir natural del agua y la traza de la carretera, no pueden considerarse de carácter técnico. Hubiera sido conveniente se hiciera un estudio más técnico y profundo.

## ANEXO IV

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

La Dirección General de Carreteras recibió catorce alegaciones durante el período de información pública de las siguientes instituciones, asociaciones o personas físicas:

Ayuntamiento de Fortanely.

Ayuntamiento de Riola.

Ayuntamiento de Tavernes de la Vallidigna.

Don Vicente Bartual Gasco, presentada en Demarcación.

Doña Laura Bou Pastor.

Don Vicente Bartual Gasco, presentada en Ayuntamiento de Riola.

Don José Manuel Bou Martínez.

Ayuntamiento de Cullera.

Centro Excursionista de Tavernes de la Vallidigna.

Don Salvador Maset Rubio.

Aumar.

Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas Urbanismo y Transportes de la Generalidad Valenciana.

Ayuntamiento de Sueca.

Diputación Provincial de Valencia.

Entre las alegaciones presentadas se ha de comentar lo siguiente: Se solicita la liberación de la autopista A-7, como solución alternativa a las planteadas, a lo cual el promotor aduce que «cae fuera del área de estudio».

El resto de las alegaciones se refieren a la valoración relativa entre las diferentes alternativas, que lógicamente cada alegante hace en función de sus criterios subjetivos.

**20044** RESOLUCIÓN de 31 de julio de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de aeródromo en el término municipal de Fuente Obejuna (Córdoba) promovido por este Ayuntamiento.

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 839/1996, 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 atribución 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.

La Dirección General de Aviación Civil remitió, con fecha 24 de septiembre de 1996, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen del proyecto del aeródromo mencionado, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto consiste en la realización de un aeródromo cuya pista principal de vuelo es de 1.100 metros de longitud. La realización de este proyecto se plantea sobre las pistas de un campo de ultraligeros ya existente y autorizado, por lo que en realidad consiste en una modificación de proyecto.

Recibida la referida documentación, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en virtud del artículo 13 del Reglamento, estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 9 de enero de 1997, dio traslado al Ayuntamiento de Fuente Obejuna de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas, se recogen en el anexo I de esta Resolución.

La documentación técnica del proyecto, elaborada por el promotor y entre la que se incluye el estudio de impacto ambiental, fue sometida al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el 18 de abril de 1997, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento.

En el periodo de información pública no se presentó ninguna alegación.

Un resumen de los aspectos más significativos 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 II.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 16 de junio de 1997, la Dirección General de Aviación Civil remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación técnica del proyecto.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto 1302/1986, de 8 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de aeródromo municipal en Fuente Obejuna (Córdoba).

#### Declaración de impacto ambiental

Examinados los datos e informaciones contenidos en el expediente, y reconocidas las características del medio donde se pretende localizar el proyecto, en visita efectuada a la zona por personal técnico de la Subdirección General de Evaluación Ambiental y Actuaciones Sectoriales, se considera que el proyecto presentado es ambientalmente viable cumpliendo las recomendaciones que se proponen en el estudio de impacto ambiental.

Lo que se hace público, para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 31 de julio de 1997.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

#### ANEXO I

##### Resultado de las consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de la Conservación de la Naturaleza. Madrid	X
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Sevilla	X
Dirección Provincial del Ministerio de Fomento en Córdoba	X
Dirección General de Bienes Culturales de la Junta de Andalucía. Sevilla	
Dirección General de Protección Ambiental de la Junta de Andalucía. Sevilla	X
Diputación Provincial de Córdoba	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Córdoba	
Departamento de Biología Vegetal. Universidad de Córdoba.	
ADENA. Madrid	
SEO (Sociedad de Ornitología). Madrid	X
Asociación Amigos de la Naturaleza. La Rambla. Córdoba.	

#### Contenido de las respuestas recibidas

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza señala que el aeródromo proyectado se ubica en el límite del área de importancia para las aves «Los Blázquez-La Granjuela-Fuente Obejuna», con dehesas de encinas, cultivos cerealistas y de olivar, que es utilizada por la grulla en invernada y en migración, y donde anida la avutarda y otras especies esteparias.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir sugiere la conveniencia de acondicionar los taludes y los terrenos ocupados por los productos de excavación, así como estudiar la ubicación de los depósitos de combustible y los sistemas de recogida de aceites y grasas de las operaciones de mantenimiento, para impedir el arrastre de sólidos y la contaminación de los cauces próximos.

La Dirección Provincial del Ministerio de Fomento en Córdoba, informa que se deberá tener en cuenta la peligrosidad de vuelos rasantes en las proximidades de la N-432 de Badajoz a Granada.

La Dirección General de Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía señala que la línea eléctrica que se proyecta como complemento del proyecto está sometida al procedimiento de informe ambiental por la Ley 7/1994, de Protección Ambiental de Andalucía, y que el estudio de impacto ambiental deberá estudiar las posibles afecciones paisajísticas, por ruido y las que pueden producirse sobre la cañada real de Merinas, el cordel de Córdoba y la colada de Peñarroya, para poder minimizarlas y establecer las medidas correctoras oportunas.

La Sociedad Española de Ornitología señala la importancia ornitológica de la zona y considera oportuno que el estudio de impacto ambiental aborde con detalle los siguientes aspectos:

- Rutas y frecuencias de aproximación y despegue.
- Posible afección a las poblaciones de aves de interés durante las obras.
- Enterrar la línea de alta tensión proyectada o, en caso de no ser posible, utilizar cable trenzado y aislado para minimizar el riesgo de colisión con las aves.

#### ANEXO II

##### Aspectos significativos del estudio de impacto ambiental

#### Contenido

El proyecto presentado propone el establecimiento de un aeródromo municipal en «El Blanquillo», paraje perteneciente al término municipal de Fuente Obejuna, donde en la actualidad existe un campo de vuelo de ultraligeros autorizado; este proyecto consiste, en realidad, en una modificación del actual campo de vuelo que se localiza sobre parte de un antiguo trazado de FEVE, utilizado en tiempos para el transporte de carbón; es una parcela altamente degradada y desprovista de vegetación, que en la actualidad está declarada como terreno industrial.

Este proyecto, que sería el primer y en este momento único aeródromo en esta provincia, plantea como objetivo principal posibilitar una respuesta rápida en la lucha contra los posibles incendios en la zona de la sierra norte de Córdoba, además de continuar con el actual uso para aviación deportiva y permitir un desplazamiento rápido de personas o mercancías para casos de urgencia.

La pista principal es de 1.040 metros de longitud, más 30 metros de franja en cada cabecera, lo que hace un total de 1.100 metros de longitud de pista. La anchura es de 18 metros, con franjas laterales de 21 metros y márgenes adicionales de 7,5 metros a cada lado. Siendo necesario contar con suficiente agua, tanto para abastecer los depósitos de agua de los aviones destinados a extinción de incendios como para un futuro servicio contra incendios del propio aeródromo, se proyecta la construcción de un aljibe con una capacidad de 25.000 litros. El acceso al aeródromo se hará aprovechando un tramo de la actual carretera de Fuente Obejuna a La Granjuela.

Los terrenos donde se localiza el proyecto se sitúan en las proximidades de la zona industrial, de tal manera que se evitará realizar nuevas infraestructuras de abastecimiento de agua, colector de aguas residuales, electricidad, etc., siendo necesario únicamente llevar a cabo los trabajos de conexión con las ya existentes en la zona industrial. Los vertidos derivados del mantenimiento de las aeronaves se prevé recogerlos en contenedores especiales habilitados al efecto.

El curso fluvial más importante de este territorio es el río Guadiato, afluente del Guadalquivir. El cauce más próximo al área de proyecto es el arroyo San Pedro, a unos 900 metros en dirección noreste, que vierte sus aguas 4,5 kilómetros aguas abajo, en el embalse de San Pedro.

El estudio refleja que la llanura donde se localiza el proyecto, a los pies del cerro donde se asienta el casco urbano, por tratarse de una zona que se utilizaba para el transporte de carbón a través de la antigua vía férrea, por la relativa proximidad de actividad del núcleo urbano y por los ruidos generados por el paso de la CN-432, es una zona desprovista de vegetación y sin posibilidad de nidificación para aves esteparias o de dar cobijo y alimento a las grullas en periodo de invernada.

La fauna que se detecta en la zona de proyecto y alrededores es escasa y poco diversa, no incluyendo especie protegida alguna. Las zonas de dehesa de este término municipal, de 582 kilómetros cuadrados, donde sí se detecta la presencia de grullas, se localizan en la parte norte colindantes con los términos de Los Blázquez y Valsequillo, bastante retiradas de la zona de proyecto.

El estudio refleja que no hay en la zona ningún elemento del Patrimonio Histórico-Artístico que pueda verse afectado por este proyecto, como tampoco afectaría a las tres vías pecuarias mencionadas en consultas ya que la cañada real de Merinas se corresponde en casi todo su trazado con la actual carretera de Fuente Obejuna a la Granjuela, en tanto que el cordel de Córdoba y la colada de Peñarroya se encuentran alejadas de la parcela de actuación.

La adecuación de la superficie de pista, los movimientos de tierra y obras para la realización del aljibe y las obras de conexión con las redes de abastecimiento y desagüe y con el tendido eléctrico, son identificadas en el estudio como las acciones de proyecto que pueden generar impactos, reconociendo, por otra parte, que al ser una modificación de proyecto, todas estas acciones son de reducida magnitud.

El estudio lleva a cabo la identificación y valoración de los previsible impactos generados por el proyecto, concluyendo que la escasa magnitud del proyecto y las características de la zona en que se localiza, no dan lugar a impactos significativos y los no significativos pueden fácilmente minimizarse con las medidas de corrección que el estudio propone.

#### *Análisis del contenido*

La previsión y valoración de impactos que realiza el estudio se considera acertada. Las medidas correctoras que propone son adecuadas.

## BANCO DE ESPAÑA

**20045** *RESOLUCIÓN de 16 de septiembre de 1997, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 16 de septiembre 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 .....	149,611	149,911
1 ECU .....	165,126	165,456
1 marco alemán .....	84,312	84,480
1 franco francés .....	25,101	25,151
1 libra esterlina .....	238,435	238,913
100 liras italianas .....	8,646	8,664
100 francos belgas y luxemburgueses .....	408,606	409,424
1 florín holandés .....	74,877	75,027
1 corona danesa .....	22,145	22,189
1 libra irlandesa .....	223,624	224,072
100 escudos portugueses .....	82,965	83,131
100 dracmas griegas .....	53,406	53,512
1 dólar canadiense .....	107,433	107,649
1 franco suizo .....	102,741	102,947
100 yenes japoneses .....	124,077	124,325
1 corona sueca .....	19,479	19,517
1 corona noruega .....	20,393	20,433
1 marco finlandés .....	28,138	28,194
1 chelín austriaco .....	11,979	12,003
1 dólar australiano .....	107,376	107,590
1 dólar neozelandés .....	94,824	95,014

Madrid, 16 de septiembre de 1997.—El Director general, Luis María Linde de Castro.