

queco de materiales calizos procedentes de canteras. Manifiestan que el proyecto afectará a la zona húmeda de la Marjal de Peñíscola, y que la construcción del espigón submarino causará daños al patrimonio histórico del Castillo de Peñíscola. Echan en falta un estudio sobre el sector pesquero.

Descripción y análisis del proyecto

El frente costero situado al norte de Peñíscola, entre esta localidad y el puerto de Benicarló, con una longitud de 6.180 metros, se ha visto transformado como consecuencia de las distintas actuaciones llevadas a cabo en el mismo, caracterizándose por la edificación de tipo residencial masivamente construida en sus inmediaciones, que ha roto el mecanismo de equilibrio dinámico de la playa al no poder contar ésta con la reserva de su trasdós. A esto hay que añadir la construcción de la carretera local que une Peñíscola con Benicarló, junto con la escollera longitudinal de protección de la misma, y la construcción del puerto de Benicarló, que frena el transporte de sedimentos limitando la alimentación natural de la playa. Como consecuencia, la bahía de Peñíscola ha visto reducida su superficie de playa, quedando únicamente los primeros 1.300 metros situados al norte de la localidad.

La solución propuesta consiste en la regeneración de la playa de Peñíscola aportando arenas obtenidas de un yacimiento capaz de suministrar materiales adecuados a las características del medio. El proyecto contempla la eliminación de la carretera que une Peñíscola con Benicarló, que será sustituida por otra, y de la escollera que la protege. Asimismo, está prevista la eliminación de gravas existentes en la playa actual y la construcción de un dique sumergido de protección que garantice la estabilidad de los materiales a depositar.

Como consecuencia de la aportación de arena, la nueva línea de playa se adelantará 140 metros en el centro de la misma, reduciéndose progresivamente hacia los extremos. En superficie, la playa se incrementará hasta 385.000 metros cuadrados, mientras que la longitud total será de 3.500 metros. En cuanto al perfil de la planta, presentará una plataforma horizontal a la cota +1,80 metros, variando la anchura desde 60 a 140 metros aproximadamente.

El dique a construir en la zona sur tiene la misión de minimizar la pérdida de arena por transporte longitudinal. Este dique se construye con la coronación a la cota -2,50 metros, con objeto de evitar el posible impacto visual en una zona de marcado interés paisajístico e histórico.

Para conseguir la configuración final de la playa será preciso el aporte de un volumen de arena de 1.700.000 metros cúbicos aproximadamente. Es en este punto donde se plantean las posibles alternativas para llevar a cabo el proyecto. La Dirección General de Costas llevó a cabo, con resultado negativo, diferentes investigaciones para analizar la posibilidad de obtener este material en el entorno de la zona de estudio. Las investigaciones realizadas fueron: Geofísica marina de la costa de Castellón hasta 60 metros de profundidad; investigación de depósito de material en cola de diversos embalses en la provincia de Castellón.

La falta de material natural en las cercanías de la zona de actuación obliga a analizar otras posibilidades, que en esencia se reducen a:

Obtención de los materiales de un yacimiento submarino ubicado en la costa norte de Mallorca:

Respecto a esta alternativa, existe el proyecto de la Dirección General de Costas «Explotación del yacimiento submarino de arenas, para la regeneración de playas, en la costa norte de Mallorca (Balears)», el cual fue sometido a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental, formulándose la correspondiente declaración de impacto ambiental, según Resolución de 3 de mayo de 1996 de la antigua Dirección General de Información y Evaluación Ambiental («Boletín Oficial del Estado» de 7 de junio). En esta Resolución se determina que el proyecto es ambientalmente viable si cumple las condiciones que en ella se establecen.

Obtención de arenas a partir del machaqueo de materiales calizos procedentes de yacimientos terrestres próximos a Peñíscola:

Para el análisis de esta alternativa se ha realizado un estudio específico de disponibilidad de materiales en un radio de 30 kilómetros desde la zona de actuación, contemplándose dos posibilidades:

Machaqueo de materiales procedentes de graveras: Los diferentes barrancos que aparecen en el entorno de la zona se encuentran intensamente explotados, por lo que, dado el enorme volumen necesario para la actuación, sería preciso obtener varios frentes simultáneos, lo cual además supondría una disminución importante en los áridos de los barrancos, aspecto éste que incide en los procesos de erosión y sedimentación que afectan a las playas y cuyas consecuencias han dado origen a una degradación de la costa y por lo tanto al presente proyecto.

Machaqueo de materiales procedentes de áreas canterables: Desestimando la apertura de nuevas canteras, el proyecto considera y analiza la posible utilización de cinco canteras en explotación.

Como consecuencia de la explotación de canteras, de las que se seleccionaría una única cantera, puesto que todas ellas disponen de materiales suficientes para cubrir los requerimientos del proyecto, se producirían una serie de impactos, destacando como más importantes:

La notable erosión que, dado el volumen del material a extraer, se originaría sobre las montañas donde se sitúan las canteras con las consiguientes afecciones a la fauna, la flora y el paisaje. En alguna de las canteras consideradas, la extracción supondría la desaparición de los cerros donde se ubican.

El transporte de los materiales (sería preciso transportar 1.700.000 metros cúbicos de arena) hasta el lugar de depósito supone la circulación de aproximadamente 150.000 camiones. Este hecho se traduce en un importante deterioro de la red viaria de la zona y un considerable aumento de la contaminación atmosférica, así como del ruido. Además, el tráfico se vería seriamente afectado, especialmente en los meses de verano.

21252 *RESOLUCIÓN de 30 de septiembre de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de Prolongación del II Cinturón Litoral de Barcelona. Ronda d'Alt. Pata Sur.*

Con fecha 4 de noviembre de 1993, se inició el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, una vez remitida por la Dirección General de Carreteras la preceptiva Memoria-resumen sobre el proyecto de referencia, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 13 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la antigua Dirección General de Política Ambiental estableció a partir de diciembre de 1993 un período de consultas a asociaciones, instituciones y administraciones sobre el previsible impacto ambiental del proyecto.

Con fecha 28 de marzo de 1994, la mencionada Dirección General de Política Ambiental remitió a la Dirección General de Carreteras las contestaciones a las consultas previas, así como la consideración de los aspectos más significativos que deberían tenerse en cuenta en la realización del estudio de impacto ambiental.

Con posterioridad, y en el marco del Comité Permanente del Convenio de Cooperación en Infraestructuras y Medio Ambiente del Delta del Llobregat, se realizó una interpretación de la normativa aplicable del proyecto citado, de tal forma que fueran de aplicación las previsiones del artículo 31.3 del Reglamento de Carreteras, asumiendo que las reservas de viario incluidas en el Plan General de Ordenación Urbana del Prat de Llobregat (aprobado en mayo de 1993) y en el Plan General Metropolitano (cuya modificación puntual fue aprobada en junio de 1993), hacían innecesario continuar con el procedimiento de evaluación de impacto ambiental iniciado. La nueva actuación consistía en sustituir la mencionada evaluación por la publicación de una síntesis de impactos ambientales y de las medidas correctoras obtenidos del estudio de impacto ambiental y del proyecto de medidas correctoras redactados por la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña.

Como quiera que esta interpretación normativa ha sido cuestionada por los servicios jurídicos de la D. G. XI de la Comisión Europea, y en aras de una completa seguridad jurídica, con fecha 7 de julio de 1997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental requirió a la Dirección General de Carreteras la suspensión de las obras y la continuación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental con el fin de que el órgano ambiental pudiese formular la correspondiente declaración de impacto ambiental.

El día 25 de julio de 1997 se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el anuncio del comienzo del procedimiento de información pública del estudio de impacto ambiental por un plazo de treinta días hábiles.

Concluido éste, se presentaron cinco alegaciones (doña Emèrica Puges Comas, excelentísimo Ayuntamiento del Prat de Llobregat, Sociedad Española de Ornitología y Comunitat d'Usuaris d'Aigües del Delta del Riu Llobregat, DEPANA).

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 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por

el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de Prolongación del II Cinturón Litoral de Barcelona. Ronda d'Alt. Pata Sur.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera ambientalmente viable la solución adoptada en el estudio de impacto ambiental de referencia. La ejecución de este proyecto deberá observar las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y deberá cumplir además las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva autovía se asegurará, al menos, el nivel actual de servicios, teniendo en cuenta las necesidades de paso de maquinaria agrícola y vehículos de gran longitud que circulan actualmente por la zona afectada. Se dará continuidad a los caminos locales, así como a los canales de riego y de pluviales más importantes.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Se tomarán medidas de prevención y control encaminadas a preservar la calidad de las aguas superficiales. Estas medidas se extremarán en las proximidades del cauce del río Llobregat, así como en las zonas de paso de los canales de riego. En la fase de explotación se controlará el correcto mantenimiento de estas medidas para garantizar su buen funcionamiento.

Se evitará la ubicación de instalaciones auxiliares o la acumulación de materiales de obra o procedentes de los movimientos de tierra en zonas desde las que se pueda afectar al sistema hidrológico mencionado.

No se eliminará el terraplén de defensa contra las riadas que bordeará el cauce del río Llobregat.

El puente sobre el río Llobregat se ejecutará teniendo en cuenta que ha de respetar el paso de la fauna asociado al citado río. Los estribos se situarán a un mínimo de 50 metros de las motas existentes en las márgenes izquierda y derecha con el fin de dar continuidad a caminos locales existentes, favoreciendo también el paso de la fauna.

Cualquier medida que se adopte en las zonas de dominio público hidráulico del río Llobregat deberá ser previamente aprobada por la Junta d'Aigües.

3. *Protección de ecosistemas y fauna.*—Se jalonará claramente el trazado durante el período de ejecución de la obra para que el tráfico de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ciñan al interior de la zona acotada, especialmente en los puntos singulares y zonas de interés correspondientes a la ribera del río Llobregat y su entorno inmediato.

Se restaurarán los hábitats faunísticos afectados por el proceso constructivo pertenecientes en su mayor parte a nidificaciones de aves propias de este ambiente agrícola a través de la restauración de la superficie vegetal y de la creación de nuevos hábitats faunísticos.

Se llevarán a cabo tres tipos de actuaciones de protección de la fauna: La creación de hábitats terrestres, la creación de hábitats acuáticos y la creación de estructuras de refugio para la reproducción de la fauna que compensen cualquier posible afección a la avifauna durante el período que duren las obras.

4. *Protección de acuíferos.*—Se instalarán una serie de piezómetros con los que llevar a cabo un control tanto del nivel freático del acuífero como de la calidad de sus aguas mediante la toma de muestras y su posterior caracterización.

Aunque ninguno de los pozos de la zona se ve afectado por el trazado, se incluirán en el programa de vigilancia ambiental una serie de medidas que deberán ser adoptadas en el caso de tener que proceder al sellado de alguno de ellos a lo largo del proceso de ejecución de las obras. Éstas deberán adaptarse a lo previsto por la Resolución de 3 de octubre de 1996, emitida por la Junta de Saneamiento del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña.

5. *Patrimonio histórico y arqueológico.*—Se realizará un seguimiento de las obras para cubrir la eventualidad de que aparezcan restos arqueológicos no identificados hasta el momento.

6. *Prevención del ruido.*—Los niveles de inmisión sonora originados por esta vía, medidos en los límites de los edificios habitados, no sobrepasarán los 55 dB Leq(A) entre las veintitrés y las siete horas, y los 65 dB Leq(A) entre las siete y las veintitrés horas, siempre y cuando estos niveles no se sobrepasen ya en la actualidad.

Se realizará un estudio detallado de las posibles afecciones una vez concluyan las obras con el fin de evaluar de forma real la influencia en el nivel de ruido de factores como el tráfico, la vegetación, el viento, etc. De ese estudio se deducirán las medidas correctoras necesarias a adoptar. Estas medidas de protección acústica deberán quedar instaladas en los seis meses siguientes a la firma del acta de recepción de las obras.

7. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e interpretación paisajística.*—El plan de revegetación será consensuado con los Servicios Técnicos Municipales del excelentísimo Ayuntamiento de El Prat de Llobregat, en aras de conseguir una integración total de la obra en el entorno.

La integración de la obra en el entorno a través de la revegetación de las márgenes y enlaces, y la potenciación de bosquetes de ribera y de llanura serán como una prolongación de los sistemas naturales del Llobregat, como una cuña de naturaleza que penetra en la llanura agrícola, urbana e industrial del Delta del Llobregat.

La tierra vegetal obtenida de la propia traza se acopiara temporalmente para ser utilizada posteriormente en la restauración paisajística de la obra.

8. *Seguimiento y vigilancia.*—Se llevará a cabo el seguimiento y control de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental. En él se detalla el modo de seguimiento de las actuaciones y se describe el tipo de informes, así como su frecuencia y período de emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras que acreditará su contenido y conclusiones.

Sin perjuicio de las funciones que la legislación de contratación del Estado atribuye al Director de las obras, la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de la obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. A tal efecto, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto deberá especificar el equipo responsable de la dirección ambiental de la obra.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgos, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

Madrid, 30 de septiembre de 1997.—La Directora general, Dolores Carri- llo Dorado.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Las contestaciones recibidas a las consultas previas realizadas fueron las siguientes:

1. Subdirección General de Conservación de la Naturaleza del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalidad de Cataluña.

Realiza tres sugerencias a tener en cuenta durante la realización del estudio. En primer lugar, comenta que la obra de paso sobre el río Llobregat no deberá suponer ninguna dificultad añadida para los futuros procesos de restauración ecológica de las márgenes del río. En segundo lugar, se debe garantizar la máxima permeabilidad posible tanto para los caminos agrícolas como para los canales de riego. Por último, debe integrarse paisajísticamente el vial para que no suponga una barrera de especial relevancia dentro del ámbito del proyecto.

2. Dirección General de Patrimonio Natural del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña.

Con respecto al paisaje y a los suelos, señala que los taludes deberán tener, al menos, una pendiente 3H:2V en un intento de mejorar las posibilidades de restauración. Comenta que las zonas de préstamos deberán ser autorizadas con la legislación autonómica vigente y que las de vertederos deberán ser áreas con la mínima afección ecológica y paisajística.

Por último, señala que se deberá recuperar la tierra vegetal para reutilizarla en la restauración, que se deberá realizar un proyecto que contemple la misma y que se deberá utilizar preferentemente la traza como acceso a las obras.

Con respecto al sistema hidrológico, se considera que debe hacerse un amplio estudio tanto del superficial como del subterráneo, introduciendo las medidas correctoras necesarias entre las que sugiere la prohibición de colocar instalaciones auxiliares en las márgenes del río.

Se comenta que debe cumplirse la normativa autonómica con respecto a los niveles acústicos.

Realiza una serie de comentarios acerca de la necesidad de eliminar el efecto barrera y de elaborar un detallado programa de vigilancia ambiental que otorgue plenas garantías durante y una vez concluya la ejecución de las obras.

3. Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña.

Comenta que no se afecta a ningún elemento de interés y presenta un listado con los edificios incluidos en el inventario del patrimonio arquitectónico dentro del municipio de El Prat de Llobregat.

4. Gobierno Civil de la Provincia de Barcelona en nombre de Protección Civil.

Realiza unos comentarios acerca de la necesidad y conveniencia de la obra y considera que se debe evitar la posibilidad de realizar vertidos contaminantes al acuífero durante la ejecución de las obras.

5. Instituto de Ecología Urbana del Ayuntamiento de Barcelona.

Presenta un informe de los Servicios Técnicos en el que se describe la estructura que debe tener el estudio de impacto ambiental.

6. Instituto Tecnológico Geominero de España.

Comenta que se debe prestar especial atención a los siguientes aspectos:

Previsión de los procesos erosivos.

Estudio de los tipos de suelos.

Impactos generados por la apertura de canteras.

Estudio de las medidas preventivas y correctoras del efecto ambiental sobre los cursos de aguas, sobre los ecosistemas de ribera, etc.

7. Subdirección General de Conservación y Explotación de la Dirección General de Carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña.

Comenta que no tiene ninguna observación ambiental que realizar.

ANEXO II

Descripción del proyecto

Los elementos básicos que integran el ámbito del proyecto son los siguientes:

El puerto de Barcelona y su entorno industrial de la Zona Franca, el aeropuerto de Barcelona, el continuo metropolitano de la ciudad de Barcelona, que en esta zona se concreta, además de en dicha ciudad, en los municipios de Sant Joan Despí, Cornellà de Llobregat y L'Hospitalet de Llobregat, en la margen izquierda del río, y Sant Boi de Llobregat y El Prat de Llobregat, en la derecha; pudiéndose incluir como aglomeraciones urbanas que inciden directamente también sobre la red a estudiar las de Gava, Viladecans y Castelldefels.

Dado que el conjunto de vías que integran la red entre las mencionadas localidades forman uno de los principales conjuntos viarios de acceso a la aglomeración barcelonesa, en las mismas se producen diariamente flujos de tráfico en las horas punta, ocasionados por los movimientos de intercambio residencia-trabajo y viceversa, con valores bastante superiores a los valores medios correspondientes a la IMD. El hecho, por otro lado, de que éste sea un punto de paso obligado hacia la zona costera de Levante supone un incremento adicional de la demanda durante la temporada estival.

Con el objeto de resolver la problemática expuesta en el estudio de la red viaria del Baix Llobregat, redactado en junio de 1991 por la Demarcación de Carreteras del Estado de Cataluña, y en cumplimiento de los compromisos establecidos en el Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña y el excelentísimo Ayuntamiento de El Prat de Llobregat, para la adaptación del proyecto ejecutivo del tramo de la B-20, II Cinturón, comprendido entre el Cinturón Litoral y el aeropuerto, suscrito el 14 de febrero de 1996, se estudió la solución que aquí se propone, la cual se basa en las siguientes premisas fundamentales:

1. En dirección paralela a la costa existen dos ejes fundamentales de la red arterial, que son el Segundo Cinturón (Ronda de Dalt) y Cinturón Litoral/Autovía de Castelldefels. Se pretende mantener la continuidad del tronco principal de cada uno de ellos con independencia de los enlaces que entre sí y con otras vías puedan existir.

2. El acceso al aeropuerto desde ambos ejes deberá realizarse en forma directa desde la nueva vía, evitando todo tipo de interferencias que puedan incidir sobre esta clase de tráfico.

3. Posibilitar el intercambio de flujos entre ambos ejes viarios, manteniendo la continuidad de los mismos y sin producir tramos de congestión.

4. La optimización del uso de los viales por parte de la demanda existente, de tal forma que las vías de primer orden (autopista A-16, Ronda de Dalt, Autovía B-17, Cinturón Litoral, etc.) sean utilizadas por tráficos de medio-largo recorrido mientras que el tráfico local generado por las localidades asociadas al tramo (El Prat de Llobregat y Sant Boi de Llobregat) utilice las carreteras locales para transferencias entre sí. En resumen, se pretende separar en viales con funcionalidades distintas, tráficos de comportamientos distintos.

La obra propiamente dicha se inicia al final de la Ronda de Dalt (II Cinturón) enlazando con el tronco de la misma. En este punto está en servicio en la actualidad un enlace que incluye los cuatro movimientos de conexión Ronda de Dalt-Cinturón Litoral (tanto hacia el norte como hacia el sur).

El tronco de la autovía pasa sobre el cinturón litoral y los ramales citados. El enlace del Llobregat se completa con los movimientos propios de la futura situación. Se pone en servicio el movimiento Cinturón Litoral (dirección Lleida)-Pata Sur (dirección aeropuerto) así como su inverso Pata Sur (dirección Barcelona)-Cinturón Litoral (dirección puerto). Se modifica el movimiento Ronda de Dalt (dirección aeropuerto)-Cinturón Litoral (dirección puerto), pasando de producirse por un ramal exterior a efectuarse mediante un nuevo lazo a construir en el cuadrante sur del enlace. Se modifica además ligeramente la geometría del movimiento Cinturón Litoral (dirección puerto)-Pata Sur (dirección aeropuerto) para ajustarlo a las modificaciones antes mencionadas. Por último, se propone la construcción de una vía colectora que una este enlace con el de Bellvitge por el lado del río Llobregat de forma análoga a la ya existente en el lado contrario.

Cabe destacar, dentro de las actuaciones previstas en este enlace, que se aprovecha prácticamente la totalidad de la obra de remodelación del mismo recientemente ejecutada.

El paso sobre los nuevos ramales se efectúa mediante un viaducto, que se prolonga sobre el río Llobregat, previéndose con la suficiente amplitud (400 metros) para permitir el posible paso bajo él del ferrocarril de ancho europeo. Además, esta longitud, junto con la disposición de sus luces, posibilita cualquiera de las actuaciones previstas para recuperar ambientalmente las deterioradas márgenes del río.

Se prevé también la actuación sobre el denominado enlace de Bellvitge habilitando el movimiento B-17 (dirección Barcelona)-Cinturón Litoral (dirección Lleida) mediante la construcción de un lazo en el cuadrante noreste del enlace. Además, se modificarán los actuales movimientos para Gran Vía (dirección Barcelona) y Cinturón Litoral (dirección puerto) que se producen entre el enlace con la Ronda de Dalt y el enlace de Bellvitge con el fin de eliminar los trenzados que existen actualmente, aumentando de esta forma la capacidad y la seguridad en este último enlace. Por último, se eliminará el actual ramal de entrada a la B-17 proveniente del Cinturón Litoral (dirección puerto), el cual se podrá realizar en el enlace de Ronda de Dalt a través de la Pata Sur.

Superado el cauce del Llobregat, se crea el denominado enlace del Prat con tipología de diamante con pesas incompleto que permite los accesos a la localidad del mismo nombre y al centro comercial Pryca. Además, conectará mediante un ramal concebido como vía de servicio hacia la A-16, dotando de accesos a las fincas colindantes del lado norte.

El trazado discurre seguidamente sensiblemente paralelo a la autovía de Castelldefels (C-246), a unos 600 metros al oeste de la misma.

Al llegar a la carretera B-201 (del Prat de Llobregat a Sant Boi de Llobregat) se crea un enlace que permite las siguientes conexiones:

Por una parte, el tronco de la autovía gira a la derecha para enlazar a nivel de terreno con el tronco de la autopista A-16.

Del tronco de la autovía se despega un ramal elevado dirección aeropuerto que cruza en curva hacia el sur sobre el tronco de la autovía y sobre la B-201 mediante sendas obras de fábrica.

Superado el enlace y mucho más al sur, el nuevo trazado cruza por encima del ferrocarril acercándose ya al enlace del aeropuerto.

En este enlace, además de la conexión básica de la Ronda de Dalt con el aeropuerto, se remodelan todos los movimientos aeropuerto-C-246, y se establece la conexión de la Rde Dalt en dirección a Castelldefels.

De entre el resto de actuaciones previstas es significativo señalar que se mejoran las previsiones de drenaje de la vía con la puesta en servicio de un canal de laminación que discurrirá paralelamente a la autovía por su margen derecha, así como unas balsas, igualmente de laminación, ubicadas en los espacios interiores de los lazos del enlace de la autopista A-16.

ANEXO III

Descripción del estudio de impacto ambiental

Tras un primer punto en el que se describe de manera general el proyecto, el núcleo del estudio de impacto ambiental lo forma el análisis que se lleva a cabo de cada uno de los factores ambientales a estudio, que se realiza estructurándolo en descripción del medio actual, identificación de impactos y valoración de impactos de cada uno de los factores ambientales analizados, finalizando con la propuesta de medidas correctoras y un plan de vigilancia ambiental de seguimiento y prevención de posibles impactos no identificados.

Para realizar el análisis de los distintos factores del medio, éste se estructura en medio físico, medio biológico y medio humano, agrupándose dentro de cada subsistema los factores ambientales afectos a cada uno de ellos.

1. Medio físico.

Climatología: Se trata de un área con un régimen climático de tipo mediterráneo, con temperaturas templado-cálidas, sin fluctuaciones bruscas, con lluvias poco abundantes, destacando la existencia de una larga sequía estival. Destaca en este aspecto la frecuencia, sobre todo otoñal, de lluvias torrenciales capaces de provocar estragos en las poblaciones.

No se identificó ningún posible impacto que la construcción y explotación de la autovía pudiera causar sobre la climatología del área objeto de estudio.

Calidad atmosférica: El análisis de la contaminación atmosférica se ha llevado a cabo utilizando un modelo para la predicción de los niveles de contaminantes procedentes del tráfico rodado. Este modelo predice los niveles de inmisión de dos de las sustancias emitidas en los gases de escape de los automóviles, dióxido de nitrógeno (NO_2) y monóxido de carbono (CO). Se ha realizado el cálculo de los niveles de inmisión en el año de puesta en servicio de la vía (1998) y en el año del fin de su vida útil (2017), realizando además dos escenarios en cada caso, uno invernal y otro estival, con los consiguientes cambios de humedad y temperatura.

Por ello, se valoró como compatible la afección que la construcción y explotación que la nueva vía ejerce sobre la calidad atmosférica del área de estudio.

Situación fónica: Se ha realizado un completo estudio de la situación fónica actual y la prevista en la fase de explotación de la autovía.

El número de edificaciones afectadas por el proyecto es muy reducido, encontrándose además alguna de estas edificaciones en estado de abandono o dedicadas al almacenamiento de útiles agrícolas. Por lo tanto, puede concluirse que la población afectada por el ruido de tráfico será muy reducida.

La zona presenta unos niveles de ruido relativamente bajos, siendo el único hecho destacable el ruido de fondo, siempre presente, provocado por las infraestructuras de comunicación más próximas, siendo las más destacables la B-10-Cinturón del Litoral, la C-246 autovía Barcelona-Castelldefels, la B-201 carretera de Sant Boi de Llobregat, el ferrocarril de Barcelona a Tarragona y, por supuesto, el aeropuerto internacional de El Prat.

Una vez efectuados los cálculos, se ha podido determinar que la única edificación que resultaría claramente afectada por niveles de ruido excesivos sería Cal Rovira, mientras que otras dos edificaciones más, Cal Misses y Cal Ferrers, se situarían en la frontera de lo admisible.

Dado que son edificaciones puntuales, se propone como mejor opción la de tratar y aislar acústicamente las edificaciones afectadas cuya definición es necesario definir en fase de funcionamiento de la vía.

Geología: La zona objeto de estudio corresponde a un delta que se apoya o bien sobre el plioceno de la antigua ría, o bien sobre los materiales más antiguos de los bordes: Mioceno, triásico, paleozoico y cuaternario. La zona objeto del proyecto transcurre en su totalidad sobre los depósitos del delta del Llobregat, coronados por los depósitos de canal y llanura de inundación subactuales.

También se reconocen gran cantidad de rellenos antrópicos relacionados con la remoción de materiales de explotación de áridos, así como con el vertido de desechos y residuos antrópicos.

Desde el punto de vista de la geología no se produce ninguna afección al medio ya que la traza se dispone en terraplén o en estructuras de paso sobre el Llobregat y los canales de la zona.

Se ha realizado también un estudio edafológico, encaminado sobre todo a evitar problemas de contaminación de suelos en la fase de explotación de la nueva infraestructura.

Las zonas directamente ocupadas por el trazado, siempre de cultivo, se han de clasificar como tierra fusca.

Con el plan de revegetación propuesto, se eliminará por completo la afección sobre los suelos y cultivos próximos por posible contaminación por agua de escorrentía procedente de la calzada.

Hidrología superficial: El sistema hidrológico superficial corresponde, en este estudio, al propio río Llobregat, el cual es analizado en este apartado en todos sus aspectos: Morfología, red tributaria, calidad de las aguas, dinámica, etc.

Las afecciones que la construcción de la nueva vía pueda ejercer sobre un sistema actualmente tan degradado como el que nos ocupa son mínimas. El correcto dimensionamiento del drenaje de la vía permite el desarrollo normal del sistema sin que se produzca afección al funcionamiento del mismo.

El paso sobre este río se produce a través de un viaducto en el que se ha reducido considerablemente el número de pilas y apoyos sobre el cauce, reduciendo por ello la afección directa al cauce, máxime teniendo en cuenta que ninguna pila apoya directamente en el mismo. La afección a este sistema se ha considerado por ello moderada.

Por lo que respecta a las medidas correctoras, para evitar los fenómenos perjudiciales producidos por el agua de lluvia en la mayor medida posible, se han proyectado una serie de dispositivos, como son:

Establecimiento de obras de paso transversales a la autovía para recoger el drenaje de los centros direccionales previstos en El Prat de Llobregat. Correcto dimensionamiento de las obras de drenaje transversal.

Para el drenaje de la mediana se ha previsto un caz de sumidero continuo.

El desmonte lleva una cuneta entre él mismo y la plataforma.

Para evitar erosiones en los terraplenes, se han dispuesto sistemas de bordillo o cuneta y bajantes.

Se dispondrán cunetas de pie de terraplén cuando la pendiente del terreno esté dirigida hacia el terraplén.

Colocación de drenaje subterráneo con dos finalidades.

Diseño de un canal de laminación que discurrirá paralelo a la Pata Sur recogiendo las pluviales existentes. Creación de unas balsas de laminación, con la misma función del canal, en el interior del enlace de la A-16.

Hidrología subterránea: En relación a la hidrogeología, se han considerado los acuíferos principales del área de estudio: El acuífero del aluvial del Llobregat y el acuífero deltáico. Dado que ambos están relacionados estrechamente con la hidrología superficial, los potenciales impactos están asociados a las modificaciones que pueda sufrir la escorrentía superficial, en lo que se refiere tanto a la calidad como a la cantidad de agua infiltrada.

En lo que se refiere a la recarga, la instalación del cuerpo de la autovía reduce el área de recarga del acuífero en una pequeña proporción, por lo que se considera como compatible la afección a la recarga del acuífero.

Las principales medidas correctoras han de llevarse a cabo durante el proceso constructivo, poniendo especial énfasis en las concernientes a la construcción del viaducto sobre el río Llobregat.

Como principal medida correctora en lo que a recarga del acuífero se refiere, es el asegurar la incorporación del agua de la red de drenaje de la autovía al sistema de canales, o a zonas permeables, siempre teniendo presente que el agua ha de llegar sin contaminar.

2. Medio biológico.

Vegetación: El estudio de la vegetación del medio se ha estructurado en dos partes: En la primera se ha descrito la vegetación potencial: Encinares («*Quercetum ilicis galloprovinciale pistacietosum*», encinar litoral típico o con durillo), pinares (pinar de pino blanco «*Pinus halepensis* Millert», pinar de pino piñonero «*Pinus pinea* L.»), vegetación de ribera (alamedas, olmedas, sargaes y tamarizares), así como sus etapas de sustitución.

En la segunda la vegetación real está ocupada de manera mayoritaria por una variedad de cultivos de huerta.

La vegetación arbórea es casi inexistente en la zona, destacando únicamente algunos álamos («*Populus alba*»), fresnos («*Fraxinus angustifolia*»), roble («*Quercus humilis*»), así como plátanos y palmeras en las masías cercanas.

El impacto provocado por la destrucción de la vegetación se ha considerado moderado, dado que en ningún caso se afecta vegetación o pies de especial interés. Como medida correctora, se ha previsto un proyecto de revegetación de los taludes de la autovía y la adecuación del canal y de las lagunas de laminación asociadas a la misma, como principal medida correctora a los principales impactos generados por la ejecución del nuevo viál.

Fauna y espacios naturales: Huertas, cultivos de frutales, pastos mediterráneos y zonas urbanas e industriales desprovistas de vegetación natural constituyen los hábitats de la fauna del área de estudio.

Los enclaves de mayor interés desde el punto de vista faunístico, dentro de estas zonas altamente transformadas, lo constituyen las zonas rurales más abandonadas y los márgenes de cultivos que han sido colonizados de forma espontánea y donde se encuentran algunas especies singulares de la fauna vertebrada, fundamentalmente las aves.

Son sólo destacables en las plantaciones de alcachofa las «lavanderas hoyerías» aves recogidas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora como «de interés especial» y que construyen sus nidos al pie de las alcachoferas. Las zonas más interesantes son los yermos convertidos en praderas, los sembrados de alfalfa, las acequias con vegetación natural y las masías y su entorno inmediato, con árboles viejos, edificios abandonados, etc. En estas condiciones destacar las comunidades muy pobres de mamíferos con sólo la presencia del tejón («*Meles meles*»),

como elemento a destacar, la presencia de algunos anfibios de interés, como el sapo común («Bufo bufo»), el sapo corredor («Bufo calamita»), y entre los reptiles, el lagarto ocelado («Lacerta lepida»), o la culebra bastarda («Malpion monspessulanum»). Existe una cita de tortuga («Mauremys leprosa»), aunque no parece una población importante ni destacable.

Las aves constituyen el grupo mejor estudiado de esta zona, de la cual se dispone de un atlas de aves nidificantes con la localización exacta en el territorio de los nidos. Algunas especies están muy vinculadas a edificaciones, mientras que otras están vinculadas a yermos y plantaciones de alcachofas y algunas de las más interesantes, a restos de bosques de ribera, zonas abandonadas con zarzas y algunos árboles, con presencia periódica de agua.

El grupo de las aves acuáticas está limitado a algunas parejas de ánade real («Anas platyrhynchos»), y de polla de agua, que utilizan los canales y acequias que tienen agua la mayor parte del año.

En cuanto a las aves propias de ecosistemas riparios, presentes en el área de estudio, son el pájaro moscón («Remiz pendulinus»), que tiene sólo dos parejas en la zona, y el ruiseñor («Luscinia megarhynchos»).

Otra especie con pocas parejas es el cernícalo común («Falco tinnunculus»), que actualmente nidifica en un poste de electricidad. Esta pequeña rapaz se beneficia de los taludes de las carreteras y autopistas donde suelen encontrar alimento abundante.

Por último, las perdices («Alectoris rufa»), también sólo tienen una pareja en la zona.

Por lo que respecta a los Espacios Naturales, se debe mencionar que en el seno del Baix Llobregat y en sus alrededores encontramos seis zonas catalogadas como espacios naturales de interés. Las mismas corresponden a: El Parque Natural de la Montaña de Monserrat, Parque Natural del Garraf, el Parque Metropolitano de Collserola, La Sierra del Ordal, los precipicios de Cervelló y los espacios acuáticos del delta.

Estas áreas alejadas del área de estudio, y por ello no susceptibles de sufrir alteraciones por la realización de las obras, presentan dimensiones reducidas y por lo general están profundamente transformadas por la actividad humana.

La identificación y valoración de impactos sobre la fauna ha tenido en cuenta la disminución del hábitat por ocupación superficial, las molestias y daños a la fauna por ruidos, frecuentación y tráfico, el efecto barrera y fragmentación del hábitat (vallas, superficies asfaltadas o pavimentadas, tránsito de vehículos), y la alteración de la calidad del hábitat por contaminación u otras alteraciones (aguas, atmósfera, etc.).

La valoración final ha considerado moderado el impacto, dada la poca calidad intrínseca de la fauna existente.

Como medidas correctoras, se prevé llevar a cabo tres tipos de actuaciones: La creación de hábitats terrestres, la creación de hábitats acuáticos, ambos mediante el plan de revegetación y, en tercer lugar, la creación de estructuras de refugio y para la reproducción de la fauna, como por ejemplo, los nidales.

Paisaje: Se ha realizado un análisis del paisaje y para ello se ha dividido el área de estudio en tres unidades:

1. Unidad del río Llobregat.
2. Unidad de paisaje agrícola.
3. Unidad de paisaje periférico.

Se ha realizado una descripción de cada una de ellas, siendo la unidad más delicada paisajísticamente la del río Llobregat, caracterizada por un paisaje fluvial que corta la plana del Delta, y que se encuentra actualmente muy desnaturalizada por la ausencia de vegetación de ribera y por el alto grado de degradación que presenta.

Se han valorado los impactos como moderados en las tres unidades, dado que se ha conseguido no afectar en gran medida a través de la reducción de la rasante y la integración de la vía con la morfología del suelo.

La posibilidad de revegetación de los taludes de la autovía, así como el canal y las balsas de laminación, permitirá no sólo la minimización de la afección y la integración paisajística de la infraestructura, sino la recuperación y potenciación de ecosistemas autóctonos perdidos.

Asimismo, en el trazado de la autovía se han evitado áreas de especial interés y fragilidad. La estructura de la carretera, de carácter lineal, se adapta, en principio, a la estructura del paisaje alargado y llano donde se sitúa la misma.

Las obras de fábrica, fundamentalmente viaductos y puentes se han diseñado con formas estilizadas y buscando siempre la estética e integración de la obra.

3. Medio humano.

Socioeconomía: Se ha realizado un breve análisis de los factores sociales y económicos de la comarca del Baix Llobregat, lugar en el que se enmarca el nuevo vial.

Se ha puesto de manifiesto el elevado desarrollo demográfico y económico de la zona respecto al resto de Cataluña, así como la importancia de los sectores comercial e industrial. Se ha evidenciado, asimismo, la importancia que para la comarca tiene la cercanía de la gran urbe de Barcelona.

Por otro lado, se ha realizado un estudio de los usos del suelo, tanto del conjunto de la comarca del Baix Llobregat (dedicados en su mayor porcentaje a formaciones vegetales, fundamentalmente de «aciculifolias» y prados), como de las inmediaciones de la zona de ocupación prevista, en donde el uso del suelo se encuentra mayoritariamente dedicado a labores agrícolas.

Los impactos identificados se han valorado como compatibles, por ser positivo en todo momento el efecto que provoca la explotación del nuevo vial, habida cuenta del fuerte desarrollo de las comunicaciones, la disminución de tiempo para realizar los mismos trayectos y el aumento en la seguridad de los usuarios del nuevo vial.

Patrimonio histórico artístico: Se ha constatado la inexistencia de yacimientos arqueológicos documentados en el área de ocupación prevista. Aun así, como medida correctora, se ha previsto la incorporación de un equipo arqueológico durante la fase de obras, especialmente durante los movimientos de tierra, que supervise las obras, al objeto de controlar los posibles hallazgos que se pudieran producir de yacimientos no documentados en la actualidad.

Por lo que respecta al Patrimonio Arquitectónico es destacable que en el área de ocupación previsto para el nuevo vial no existe ningún inmueble declarado bien de interés cultural (o bien cultural de interés nacional, según la Ley 9/1993 del Patrimonio Cultural Catalán).

Al no afectar a ninguna de estas edificaciones, se ha considerado la afección que la construcción y explotación del nuevo vial tendrá sobre el Patrimonio Histórico-Artístico como compatible, no habiéndose previsto medidas correctoras.

4. Programa de vigilancia ambiental.

El Programa de Vigilancia Ambiental se ha estructurado en dos apartados: El primero hace referencia a la vigilancia ambiental que debe realizar la asistencia técnica a la dirección de obra sobre la empresa contratista durante la fase de obras. El segundo apartado aborda la vigilancia y control que se debe realizar durante la fase de explotación del nuevo vial para comprobar que la recuperación ambiental e integración paisajística prevista se lleva a cabo de modo adecuado.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Los escritos presentados han sido los siguientes:

1. Doña Emérita Puges Comas.
2. Excelentísimo Ayuntamiento del Prat de Llobregat.
3. Sociedad Española de Ornitología.
4. Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Río Llobregat.
5. DEPANA.

A continuación se analizan las alegaciones ambientales de cada uno de ellos.

1. Doña Emérita Puges Comas.

La alegante comenta que se ve afectada su finca por el expediente expropiatorio generado a partir del proyecto de referencia. Además remarca que en el apartado de «socioeconomía» del estudio de impacto ambiental se dice que no se afecta a ningún área urbanizada y que su vivienda junto con otras tienen la calificación catastral de urbana.

2. Don Jordi Cañas como Coordinador del Área de Medio Ambiente del Ayuntamiento del Prat de Llobregat en representación del excelentísimo Ayuntamiento del Prat de Llobregat.

En esta alegación al estudio de impacto ambiental se exponen las siguientes apreciaciones:

Se califica al documento de incompleto por no incluir entre otros elementos la vía colectora que rodea el futuro centro direccional, ni los nuevos trazados de los tendidos de alta tensión afectados, ni las modificaciones que va a sufrir el cauce del río Llobregat, en el término de Sant Boi de Llobregat y el puente de la C-246.

En cuanto a los acuíferos superficial y profundo se alca la no inclusión entre los organismos y administraciones consultados a la administración competente en Cataluña en temas de aguas subterráneas, la Junta de Aigües ni tampoco a la Comunidad de Usuarios de Aigües del Delta del Río Llobregat.

Asimismo, expresa que los datos más recientes de la «Empresa Municipal de Aigües del Prat, Sociedad Anónima», que no constan en el estudio, muestran que el acuífero superficial se encuentra notablemente más cerca de la superficie de lo que indican los datos del estudio.

Además, pide la inclusión de un inventario de los pozos afectados por la obra y su sellado y en caso de tener que efectuar reposiciones de las captaciones de agua, que éstas se realicen con todas las garantías técnicas y administrativas.

En cuanto al ruido, refleja que es necesario definir detalladamente las medidas correctoras de aislamiento en aquellas masías en las que se van a superar los niveles de Leq permitidos por la normativa, además de prevenir otras medidas complementarias para disminuir el Leq diurno (apantallamiento con vegetación).

Por otro lado, pide la inclusión de una cartografía con las curvas isofónicas de Leq 65 dB (día) y de Leq 55 dB (noche), en todo el término municipal del Prat, con el fin de comprobar la aportación sónica global de la nueva vía y de diagnosticar la incidencia de la obra sobre las zonas de futuro desarrollo urbanístico del municipio que puedan verse afectadas.

En la estimación de los niveles de contaminación atmosférica, cree necesario estudiar la emisión de contaminantes desde el punto de vista del porcentaje en el que aumentarán los niveles existentes y la calidad global del aire, así como la medición de los niveles de inmisión que va a recibir el casco urbano del Prat de Llobregat y no únicamente como el cálculo de emisión de contaminantes producidos por la construcción de la nueva vía.

En cuanto a la red de caminos rurales, el estudio no recoge la restitución del camino de la Ribera, con el camino del Sorral y un enlace con el camino actual de la Ribera a la altura de Parellada; ni la creación sobre el canal de laminación de conexiones con diversos caminos (camino de la Ribera, de can Farrés, camino antiguo de Ferran Puig a Viladecans), así como tampoco recoge la conexión de los dos tramos del camino ronda de la Pata Sur, con una pasarela peatonal y para ciclistas que podría situarse en las cercanías de cal Nani y del Mas Llopis.

En el estudio de impacto ambiental en cuanto al patrimonio afectado, hecha en falta un catálogo detallado de las masías que van a desaparecer o que se ven seriamente afectadas por la vecindad de la traza, su documentación detallada y el seguimiento ambiental a realizar durante la fase de obras.

Asimismo, hace referencia a las medidas preventivas o reparatorias del antiguo terraplén de defensa contra las riadas, de los canales de riego interceptados y de cuatro árboles singulares de interés.

En el tratamiento paisajístico echa en falta un análisis de las líneas de media y alta tensión afectadas y de las medidas para su reposición.

En cuanto al proyecto de revegetación se aportarán algunas sugerencias en cuanto a las especies plantadas y sus densidades.

Incluye algunos puntos a tener en cuenta en el plan de vigilancia ambiental: Establecimiento de unos puntos de control de ruidos, de una red de piezómetros de control de los niveles del acuífero superficial y de la calidad química de las aguas y un control de emisiones.

3. Don Alejandro Sánchez Pérez, en representación de la Sociedad Española de Ornitología (SEO/Birdlife).

El alegante comenta que la «Prolongación del II Cinturón de Barcelona. Ronda Dalt. Pata Sur», comenzó a construirse a finales de 1996 sin contar con la a su entender preceptiva declaración de impacto ambiental. Comenta, asimismo, que el proyecto en ningún momento contó con estudio de impacto ambiental y realiza una serie de comentarios acerca del, a su juicio, claro procedimiento ilegal.

Concluye la alegación solicitando a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente la declaración de nulidad del procedimiento de evaluación ambiental y la inmediata paralización de las obras.

Asimismo, presenta en un anexo algunas consideraciones sobre el impacto causado en el área, así como las irregularidades cometidas en el desarrollo de las obras y que se resume en los siguientes puntos:

Importancia de la zona en el contexto del Delta del Llobregat.

Se realiza una descripción de los terrenos sobre los que se desarrollan las obras, en los cuales se sitúa un Área de Importancia Internacional para las Aves X: «Delta del Llobregat», incluida por SEO/Birdlife en el Inventario de Áreas Importantes para las Aves y reconocido como documento de trabajo de la Comisión de las Comunidades Europeas.

Además, el área está igualmente protegida por la figura de Reserva Natural y Zona de Especial Protección para las Aves.

Se incluye una relación de aquellas especies (34), de aves nidificantes incluidas en el término municipal del Prat de Llobregat resaltando la exis-

tencia de una pareja de perdiz roja («Alectoris rufa»), única en todo el Delta del Llobregat, y de la terrera común («Calandrella brachydactyla»), ambas con un estatus en Europa de vulnerable. Se incluyen además diversas especies catalogadas como de Interés Especial por el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

Sobre el estudio de impacto ambiental:

Se hace referencia a diversas actuaciones realizadas durante la fase de obras en las que se incumplen a su entender aquellas directrices marcadas en el estudio de impacto ambiental, así como se hace hincapié en ciertas deficiencias del propio estudio.

Las actuaciones referidas están relacionadas con los siguientes factores:

Afección a los acuíferos y el cauce del río Llobregat. Denuncian el expandido de tierras encima del cauce del río estrechándolo y reduciendo la vegetación existente, el establecimiento de una pasarela encima del cauce sustentada por bloques de cemento, la disminución de la zona de recarga de los acuíferos, la situación de la maquinaria a la intemperie y esparcida, y el cúmulo de grandes cantidades de tierra y escombros sobre los márgenes del río.

Afección sobre la vegetación. Denuncian que una franja de vegetación ruderal y adventicia recogida en el estudio será eliminada por la construcción de la autovía y que se han derribado varios ejemplares de «Populus alba» y «Fraxinus angustifolia» innecesariamente.

Afección sobre las aves. Comentan la afección de las obras a la perdiz común y al chorlito chico y a las aves asociadas a los cultivos de huerta y a los terrenos yermos.

Afección sobre los espacios naturales. Aunque físicamente reconocen que no se afecta a ningún espacio natural, alegan que una afección al río en alguna de sus zonas pudiera considerarse grave por ser éste un extraordinario corredor biológico.

Sobre los planes de revegetación. Alegan la mala elección de las especies vegetales a utilizar y especialmente denuncian el uso de especies arbóreas de gran porte en lugar del mantenimiento de yermos.

Por último, comentan que las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental y medidas de vigilancia ambiental no se recogen en un presupuesto de ejecución.

4. Don Jordi Codina Roig, en representación de la Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Río Llobregat.

El alegante comienza reproduciendo literalmente el texto íntegro del anuncio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» en fecha 25 de julio de 1997.

A partir de ahí enumera una serie de alegaciones que se van a resumir con la misma numeración a continuación:

- a) Los alegantes se reconocen como parte interesada en el proyecto.
- b) El alegante manifiesta los peligros a los que, en la actualidad y bajo su punto de vista, se enfrenta el Acuífero del Valle Bajo. Entre ellos destaca la recarga del mismo, la contaminación de todo tipo (de pozos artesianos, de residuos, etc.), y la salinización por intrusión marina.

Al mismo tiempo declara que el proyecto de acondicionamiento hidráulico no prevé ninguna solución a los mismos, aunque tampoco especifica en qué medida pueden afectarse por las obras en él propuestas.

c) El alegante manifiesta textualmente que «desplazados a las dos sedes que indica el anuncio, se ha podido constatar con gran sorpresa que solamente había a disposición del público el mal denominado "Estudio de Impacto Ambiental", sin constatarse ningún expediente administrativo con los acuerdos aprobatorios del trámite, ni los informes si los hubiera habido».

Comenta, asimismo, que esta carencia vacía de contenido al procedimiento. Además sugiere que puede ser nulo aunque exige la documentación para su estudio. Continúa el alegante comentando que el proceso seguido atenta contra el artículo 103 de la Constitución española y contra los artículos 53, 55 y 89 de la Ley 30/1992 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Denuncia por último una posible indefensión al no poder contrastar la legalidad del procedimiento, teniendo como agravante la importancia del encauzamiento del río.

d) A su entender el estudio de impacto ambiental es totalmente insuficiente y desfasado para una obra de las características de la referida. Además, señala que el estudio se presenta a información pública nueve meses después de comenzar las obras y que a las aguas subterráneas sólo se le dedican ocho páginas de las trescientas cincuenta del estudio.

Sigue comentando que no ha sido consultada la Junta de Aguas del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña ni la Comisión Técnica para el Seguimiento de la Contamien-

tación de los Acuíferos del Baix Llobregat que depende de la Junta de Saneamiento.

Denuncia que los datos utilizados en el apartado hidrología son muy antiguos y por tanto poco adecuados para la finalidad del estudio. Comenta una serie de datos que a su entender contradicen los resultados del estudio, y a partir de ahí se refiere a la identificación y valoración de los impactos y por último comenta las medidas correctoras previstas haciendo hincapié en la falta de diálogo con los propietarios de los servicios afectados que se reponen.

e) Concluye el escrito recordando la gravedad que supone la inexistencia de la documentación administrativa, ya que no permite valorar de forma concluyente la legalidad del procedimiento seguido.

En segundo lugar comenta que el estudio de impacto ambiental ha salido a información pública nueve meses después de iniciadas las obras y utiliza unos datos antiguos que no se corresponden con la realidad.

Por último reseña que a su entender quedan muchos puntos oscuros por lo que, debido a la importancia del proyecto, tienen una trascendencia vital.

5. Don Lluís Xavier Toldrà Bastida como representante de la Liga para la Defensa del Patrimonio Natural (DEPANA).

En esta alegación se expone inicialmente el objetivo de la asociación alegante en base al cual comparece en el presente expediente de evaluación ambiental con el fin de que sean tenidos en cuenta los criterios de conservación del entorno contenidos en el ordenamiento vigente y solicitando se le notifique cualquier resolución que se tome y que se le mantenga al corriente del procedimiento administrativo que se derive.

BANCO DE ESPAÑA

21253 RESOLUCIÓN de 6 de octubre de 1997, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 6 de octubre 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	148,441	148,739
1 ECU	165,275	165,605
1 marco alemán	84,390	84,558
1 franco francés	25,104	25,154
1 libra esterlina	239,971	240,451
100 liras italianas	8,613	8,631
100 francos belgas y luxemburgueses	408,902	409,720
1 florín holandés	74,921	75,071
1 corona danesa	22,164	22,208
1 libra irlandesa	216,962	217,396
100 escudos portugueses	82,752	82,918
100 dracmas griegas	53,395	53,501
1 dólar canadiense	108,312	108,528
1 franco suizo	102,429	102,635
100 yenes japoneses	121,803	122,047
1 corona sueca	19,803	19,843
1 corona noruega	21,143	21,185
1 marco finlandés	28,138	28,194
1 chelín austriaco	11,991	12,015
1 dólar australiano	107,397	107,613
1 dólar neozelandés	94,438	94,628

Madrid, 6 de octubre de 1997.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

21254 RESOLUCIÓN de 7 de agosto de 1997, de la Dirección General de Consumo y Seguridad Industrial del Departamento de Industria, Comercio y Turismo, de homologación e inscripción en el Registro del siguiente producto, fabricado por «Diverseylever, Sociedad Anónima», embalaje combinado, marca y modelo, «Diverseylever, Sociedad Anónima», A 08188344, para el transporte de mercancías peligrosas.

Recibida en la Dirección General de Consumo y Seguridad Industrial del Departamento de Industria, Comercio y Turismo de la Generalidad de Cataluña la solicitud presentada por «Diverseylever, Sociedad Anónima», con domicilio social en calle Pintor Joan Miró, 5, municipio de Polinyà (Barcelona), para la homologación e inscripción en el Registro del siguiente producto fabricado por «Diverseylever, Sociedad Anónima», en su instalación industrial ubicada en Polinyà (Barcelona); embalaje combinado, marca y modelo «Diverseylever, Sociedad Anónima», A 08188344, para el transporte de mercancías peligrosas;

Resultando que el interesado ha presentado la documentación exigida por la legislación vigente que afecta al producto cuya homologación e inscripción en el Registro se solicita, y que la EIC-ENICRE ICICT, mediante informe, certificado y actas con clave BB.VC.12204/97-3, ha hecho constar que el tipo presentado cumple todas las especificaciones actualmente establecidas por Orden de 17 de marzo de 1986 («Boletín Oficial del Estado» del 31), modificada por la de 28 de febrero de 1989, sobre homologaciones de envases y embalajes destinados al transporte de mercancías peligrosas, he resuelto homologar el tipo del citado producto con la contraseña de inscripción H-426, y definir, por último, como características técnicas para cada marca/s y modelo/s registrado/s las que se indican a continuación:

Marca y modelo: «Diverseylever, Sociedad Anónima» A 08188344.

Características: Embalaje combinado.

Envase interior (3):

Jerricán de plástico.

Volumen: 5 litros.

Altura: 284 mm.

Sección (mm): 187 × 140.

Tapón roscado con junta. Boca de 41 mm de diámetro.

Embalaje exterior:

Caja de cartón ondulado doble cara, canal C, 0201 FEFCO.

Dimensiones (mm): 430 × 195 × 300.

Gramaje: 734 g/m².

Absorción de agua máxima: 155 g/m².

Composición: K 200/SQ 180/T 250.

Código: UN 4G/Y,24/S/97/E/Diverseylever, SA/H-426.

Productos autorizados a transportar: Por carretera (TPC, ADR), ferrocarril (TPF, RID), mar (IMO-IMDG) y aire (OACI-IATA).

Este envase está diseñado para transportar materias cuya densidad sea igual o inferior a 1,5 Kg/dm³.

Clase 3:

ADR-TPC-RID: Grupo de envase/embalaje II y III.

Materias inflamables clasificadas en los apartados b) y c) del marginal 2301 de ARD y TPC y 301 del RID.

Excepto:

Las materias del 1.º

La nitroglicerina en solución alcohólica del 6.º

La propilenimina del 12.º y

El isocianato de etilo del 13.º

Las materias del 31.º c), 32.º c) y 33.º c) que desprendan CO₂ y/o NO₂ irán provistas de venteo.

IMDG: Grupo de envase/embalaje II y III.

Excepto las materias números ONU 2478, 1308, 1222, 3064, 1865, 3065, 3260, 3256 y 1261.

OACI: Grupo de envase/embalaje II y III. Materias líquidas que requieran instrucciones de embalaje 303 (excepto las materias con punto de