B. OTROS ANUNCIOS OFICIALES

MINISTERIO DE HACIENDA

Resolución del Tribunal Económico-Administrativo Central sobre el R.G. 4117-00 y R.S. 595-00.

Desconociéndose el actual domicilio de «Gescentro 2000, Sociedad Limitada», por no hallarse en la calle San Vicente Mártir, 96, 46007 Valencia, que había designado, se le hace saber por el presente edicto que por este Tribunal Económico-Administrativo Central y en el expediente R.G. 4117-00 y R.S. 595-00, seguido a su instancia por el Impuesto sobre el Valor Añadido, se ha dictado resolución en la sesión de sala del día 23 de mayo de 2001, cuya parte dispositiva dice lo siguiente:

El Tribunal Económico-Administrativo Central, en Sala, en el recurso ordinario de alzada formulado por el Director general de Tributos del Ministerio de Economía y Hacienda («Gescentro 2000, Sociedad Anónima»), contra resolución del Tribunal Regional de Valencia de 28 de abril de 2000, recaída en su expediente número 47/6.857/97, acerca del Impuesto sobre el Valor Añadido, acuerda aceptar el desistimiento debidamente formulado y declarar concluido el procedimiento.

Lo que se le notifica, indicando que contra el referido fallo podrá el interesado interponer recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, dentro del plazo de dos meses, contados desde el día siguiente al de finalización de la publicación del presente anuncio.

Madrid, 3 de julio de 2001.—Alejandro Rebollo Álvarez-Amandi.—38.737.

MINISTERIO DE FOMENTO

Resolución de 29 de mayo de 2001, del Ministro de Fomento, con firma delegada en el Secretario de Estado de Infraestructuras, por la que se aprueban los expedientes de información pública y se aprueban definitivamente el estudio informativo de clave EI-1-CR-23 «Autovía de Levante a Extremadura, N-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca, del punto kilométrico 160 al 198. Tramo: Puertollano-Ciudad Real» y su documento complementario.

Visto el informe de la Dirección General de Carreteras de fecha 29 de mayo de 2001, sobre el estudio informativo de referencia y de acuerdo con lo preceptuado en los artículos 32, 33, 34 y 35 del vigente Reglamento de Carreteras (Real Decreto 1812/1994 de 2 de septiembre) y con el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio y el Real Decreto de 30 de septiembre, de Evaluación de Impacto Ambiental, resuelvo:

Primero.—Que se declare que los expedientes de información pública reseñados en el asunto cumplen con lo preceptuado en el artículo 3.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, sobre Evaluación de Impacto Ambiental, así como el ar-

tículo 17 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, que aprueba el Reglamento para la ejecución del mencionado Real Decreto Legislativo, y los artículos 32, 33, 34 y 35 del vigente Reglamento de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre.

Segundo.—Que se aprueben los expedientes de información pública y definitivamente el estudio informativo de clave EI-1-CR-23, denominado «Autovía Levante-Extremadura, N-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca, del punto kilométrico 160 a 198. Tramo: Puertollano-Ciudad Real», seleccionando como alternativa base a desarrollar en los proyectos sucesivos la integrada por las alternativas A-7 (hasta su punto kilométrico 23 + 500) y letra i (hasta el punto kilométrico 29 + 000) aproximadamente, seguidas del trazado desarrollado en el documento complementario, tal y como sugiera la Declaración de Impacto Ambiental.

Cuenta con una longitud aproximada de 37,570 kilómetros, incluido el acceso a Puertollano, y un presupuesto de ejecución por contrata aproximado de 14.326.000.000 de pesetas.

Tercero.—Que en los siguientes documentos que desarrollen la alternativa seleccionada se tengan en cuenta todas las prescripciones establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental, que se encuentran incluidas en la Resolución de 4 de agosto de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, «Boletín Oficial del Estado» de 5 de octubre de 2000, de acuerdo con el grado de detalle de cada uno de los documentos, así como lo demandado en cuanto a la variante de Poblete y que no se oponga a la propia Declaración de Impacto Ambiental.

Del mismo modo, en la redacción del proyecto de construcción se deberá minimizar la afección a las edificaciones de Argamasilla de Calatrava, manteniendo invariante la concepción global del trazado, ya que si las posibles modificaciones locales obligaran a una modificación sensible de éste, deberá someterse nuevamente a trámite de información pública.

Toledo, 29 de junio de 2001.—El Secretario de Estado de Infraestructuras, P. D. (Resolución de Delegación de Atribuciones de 30 de mayo de 1996), Benigno Blanco Rodríguez.—39.143.

Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo del proyecto del ramal ferroviario del Llobregat.

1. Antecedentes.

Con fecha 4 de agosto de 1999 la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes aprobó técnicamente el estudio informativo de referencia. El estudio informativo fue sometido al trámite de información pública y oficial mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» en fecha 21 de agosto de 1999, de acuerdo con lo establecido en la LOTT y en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de evaluación de Impacto Ambiental (modificado por Real Decreto Ley 9/2000).

Con fecha 9 de marzo de 2000, se remitió el expediente a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio

Ambiente, solicitando la preceptiva declaración de impacto ambiental.

En el expediente de información pública se incluye la definición y análisis ambiental del nudo de Castellbisbal, el cual se incluía en el «Estudio informativo del proyecto de la línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Martorell-Barcelona».

El «Estudio informativo del proyecto de la línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Lleida-Barcelona, subtramo: Martorell-Barcelona», que incluye el tramo donde se localiza el nudo de Castellbisbal, fue sometido a información pública mediante publicación en el «Boletín Oficial del Estado», de fecha 13 de noviembre de 1998.

El estudio informativo sometido a información pública contempla, entre otros, los siguientes aspectos:

Definición geográfica y funcional de las distintas opciones de proyecto tanto en lo que se refiere al ramal ferroviario como al enlace carretero que se incluyó a petición de la Dirección General de Carreteras.

Análisis de ventajas e inconvenientes de tales opciones.

Selección de la opción más recomendable desde los puntos de vista técnico, económico, ambiental y territorial.

En el estudio se propone como opción más ventajosa para el ramal ferroviario la formada por:

La alternativa A en el subtramo Castellbisbal-Rubí.

La alternativa A1 en el subtramo Rubí-Cornellá.

La única alternativa viable en el subtramo Cornellá-Aeropuerto.

La única alternativa viable en el subtramo Cornellá-Can Tunis.

En cuanto al enlace de conexión entre la A-7 y la B-30 se ha considerado, de acuerdo con la Dirección General de Carreteras como más ventajosa la alternativa A.

Asimismo se incluyó en el estudio, el acondicionamiento hidráulico de los tramos del río Llobregat afectados por la actuación, al objeto de permitir por el tramo del cauce acondicionado el tránsito de una avenida de 4.000 metros cúbicos, con lo cual se consigue disminuir el impacto ambiental del ramal ferroviario ya que al bajar la cota de la lamina de agua, se puede bajar la cota del ramal ferroviario, evitando así los grandes impactos ambientales que producirían unos terraplenes elevados en medio de la llanura. Se han recibido como resultado del proceso de información pública y oficial 75 escritos. En lo que se refiere al trazado, una vez estudiadas las alegaciones, se han propuesto tres modificaciones: Variante en la zona del meandro frente a Sant Joan Despi; modificación de la rasante entre los puntos kilométricos 188 + 050 y 191 + 250 en el ramal hacia Can Tunis del subtramo: Cornellá-Can Tunis y modificación de la rasante en el entorno del punto kilométrico 190 + 700 en el ramal hacia el Puerto del subtramo Cornellá-Can Tunis. Asimismo, hay que indicar que debido a las modificaciones sufridas por el Plan Director del Aeropuerto con posterioridad a la redacción del estudio informativo, el Ministerio de Fomento optó por no solicitar la declaración de impacto ambiental del