

# **11852** *CORRECCIÓN de errores de la Resolución de 18 de mayo de 2007, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se publica la actualización del censo de la flota bacaladera.*

Advertido error de omisión en el anexo I de la Resolución de 18 de mayo de 2007, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se dispone la publicación de la actualización del censo de la flota bacaladera, conforme a la Orden de 8 de junio de 1981, por la que se ordena la actividad pesquera de la flota bacaladera, inserta en el Boletín Oficial del Estado número 131, de 1 de junio de 2007, se procede a subsanarlo mediante la oportuna rectificación.

En la página 24027, anexo I, donde dice:

*«Asociación de Empresas de Bacalao, especies afines y asociadas (ARBAC)»*

Empresa	Coficiente	Nombre del buque	Matrícula y folio
Valiela, Sociedad Anónima.	11,2885	Monte Meixueiro.	VI5 4-04
Transpesca, Sociedad Anónima.	24,1399	Monte Galiñeiro.	VI5 5-04
Pesquerías León Marco, Sociedad Anónima.	13,1732	Arosa Catorce.	CO2 3846
Pesquera Laurak Bat, Sociedad Anónima.	9,0248	Arosa Nueve.	CO2 3844
		León Marco Cinco.	AT4 1501
		León Marco.	AT4 1500
		Olaberri.	SS1 2419
		Olazar.	SS1 2421»

debe decir:

*«Asociación de Empresas de Bacalao, especies afines y asociadas (ARBAC)»*

Empresa	Coficiente	Nombre del buque	Matrícula y folio
Valiela, Sociedad Anónima.	11,2885	Monte Meixueiro.	VI5 4-04
Transpesca, Sociedad Anónima.	24,1399	Monte Galiñeiro.	VI5 5-04
Pesquerías León Marco, Sociedad Anónima.	13,1732	Arosa Catorce.	CO2 3846
Pesquera Laurak Bat, Sociedad Anónima.	9,0248	Arosa Nueve.	CO2 3844
		Arosa Doce.	CO23845
		Arosa Quince.	CO23847
		León Marco Cinco.	AT4 1501
		León Marco.	AT4 1500
		Olaberri.	SS1 2419
		Olazar.	SS1 2421»

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

# **11853** *RESOLUCIÓN de 21 de marzo de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Mejora de accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat en la provincia de Barcelona.*

La presente resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

1. *Objeto, justificación y localización.*—Promotor y órgano sustantivo.

El objeto del proyecto es mejorar la conexión y accesibilidad entre las carreteras del ámbito del estudio, en el entorno del Baix Llobregat, con el fin de paliar los problemas de congestión de tráfico en esa zona y mejorar la conexión entre vías de gran capacidad, como son la autovía del Baix Llobregat (A -2), la autopista AP-7 y la autovía B-24.

Al considerarse las vías indicadas como itinerarios de interés general, justifican la actuación planteada en el proyecto y las características del área del estudio y de las alternativas propuestas dan cierta singularidad al estudio.

El ámbito del estudio comprende una franja de territorio en el entorno del río Llobregat, de unos 14 km de longitud y 2 km de anchura, entre los municipios de Sant Joan Despí y Castellbisbal, y engloban una serie de municipios situados a ambas márgenes del Llobregat que pertenecen a las comarcas del Baix Llobregat (10) y Vallés Occidental (1), pero los que resultan afectados directamente por alguna de las actuaciones propuestas son: Pallejá, Molins de Rei, El Papiol y Sant Vicenç dels Horts.

El promotor del estudio es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación.*—El proyecto contemplado en el Estudio Informativo: «Mejora de la accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat en la provincia de Barcelona» está comprendido en el apartado Proyectos de Infraestructura del grupo 6 del anexo I del Real Decreto legislativo 1302/1986, por lo que debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió con fecha 21 de marzo de 2003 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento.

Recibida la memoria resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

Con fecha 17 de septiembre de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas a las consultas efectuadas.

La Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de ambas informaciones pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 10 de agosto de 2005.

Con fecha 7 de septiembre de 2006, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública realizada.

3. *Descripción del proyecto.*—El proyecto plantea tres alternativas en un único corredor, con las siguientes zonas de actuación:

Zona A: Enlace de la autopista AP-7 (B-30) con la autovía del Baix Llobregat y conexión con la carretera C-1413.

Zona B: Enlace de Parellá en la autovía del Baix Llobregat y prolongación de la variante de Cervelló (B-24) al otro lado del río Llobregat.

Zona C: Enlace en la autopista AP-2 de la prolongación de la variante de Cervelló (B-24) y conexión con la carretera C-1413.

Zona D: Puente de Molins de Rei de la N-340, con el enlace de Quatre Camins en el margen derecho y el enlace con la autopista AP-2, en el margen izquierdo.

Zona E: Enlace de Sant Vicenç dels Horts, con el de Sant Feliu de Llobregat de la autopista AP-2 y su ramal de acceso al polígono industrial El Pla.

Zona F: Conexión del futuro enlace de Sant Joan Despí en el Cinturón Litoral (actualmente en construcción) con la carretera BV-2000 (en Santa Coloma de Cervelló).

4. *Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto.*—La característica particular del ámbito del proyecto es su proximidad con Barcelona y ser un espacio de soporte de una amplia red de comunicaciones con otros territorios de Cataluña y del Estado y además una zona industrial importante, incluida en el Área Urbana de Barcelona, en la que destacan: la red viaria, la infraestructura ferroviaria prevista, el cauce del río Llobregat, las captaciones de agua y pozos que aprovechan el acuífero asociado al delta y una densa urbanización.

Los factores ambientales más destacables de la zona son:

Baja calidad atmosférica debido a las instalaciones industriales y al tráfico, si bien varía estacionalmente (mayor en otoño e invierno), de tal forma que todo el ámbito de actuación está comprendido dentro del espacio definido en el Decret 233/1993, de 31 de agosto, declarada zona de protección especial.

Su ámbito de la actuación se sitúa entre la zona superior del delta del río Llobregat y el llano de Barcelona, en el punto de encuentro entre la Depresión Litoral y el pie de monte de la Sierra Litoral, sobre cuatro terrazas fluviales.

Geológicamente hay materiales de la era primaria a la cuaternaria, con una litología muy variada pertenecientes a tres grandes unidades morfo-tectónicas: la sierra de Collserola, el macizo de Garraf y la depresión del Vallés-Penedes. Como lugar de interés geológico está presente el «Escletxes de El Papiol-El Puig» con localización de mamíferos fósiles.

Una hidrología superficial de tipo mediterráneo, con una torrencialidad ligada al régimen hidrológico y una importante contaminación de origen doméstico e industrial. Hay algunos humedales formados por la ocupación de antiguas graveras recuperadas para tal fin, que recogen la