

Marca: «Telecourier».  
Modelo: H-910-D.

por el cumplimiento de la normativa siguiente:

Artículo 8.2 del Real Decreto 1066/1989.

Con la inscripción **E 96 91 0485**

y plazo de validez hasta el 31 de octubre de 1996. Condicionado a la aprobación de las especificaciones técnicas.

Y para que surta los efectos previstos en el artículo 29 de la Ley 31/1987, de 18 de diciembre, de Ordenación de las Telecomunicaciones («Boletín Oficial del Estado» número 303, del 19), expido el presente certificado.

Madrid, 6 de noviembre de 1991.—El Director general de Telecomunicaciones, Javier Nadal Ariño.

**3501**

**RESOLUCION de 10 de enero de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental, sobre el proyecto de la «autopista A-19, de Barcelona a Massanet. Tramo: Mataró-Malgrat de Mar, puntos kilométricos 658,7 al 684,0 de la Dirección General de Carreteras».**

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de la «autopista A-19, de Barcelona a Massanet. Tramo: Mataró-Malgrat de Mar, puntos kilométricos 658,7 al 684,0 de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 10 de enero de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

**Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de la «autopista A-19, de Barcelona a Massanet. Tramo: Mataró-Malgrat de Mar, puntos kilométricos 658,7 al 684,0 de la Dirección General de Carreteras»**

El Real Decreto Legislativo 1320/1986, 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 11 de febrero de 1991, a la Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen del proyecto, al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El proyecto de trazado fue aprobado técnicamente, con fecha 30 de mayo de 1988. Con fecha 14 de julio de 1989 fue aprobado el expediente de información pública del proyecto y, definitivamente, el referido proyecto de trazado.

El proyecto consistió en la definición de la variante de la carretera N-II, de Madrid a Francia por Barcelona, entre los puntos kilométricos 658,7 y 684,0 de San Andreu de Llavaneras a Malgrat. La variante tiene por objeto dar continuidad hacia el Este a la autopista A-19, de Mongat a Mataró, con la que se conectará por medio de la autovía de circunvalación de Mataró, ofreciendo una alternativa moderna al saturado tráfico que circula por la difícil geometría del tramo actual de la N-II, de Mataró a Palafolls, y evitar en consecuencia, a los vecinos y turistas de los Ayuntamientos costeros del Maresme Oriental, desde Caldetes a Pineda del Mar, las servidumbres, molestias y peligros que su actual trazado les impone.

El anexo I contiene los datos esenciales del proyecto.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental, estableció a continuación, un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 28 de junio de 1991, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras, de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de éstas, se recogen en el anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio de impacto ambiental, éste fue sometido a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 28 de marzo de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento, toda vez que el proyecto de trazado fue sometido al

referido trámite, con anterioridad al inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Los aspectos más destacados del referido estudio, así como, las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 4 de octubre de 1991, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del estudio, se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 29 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su 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 la autopista A-19, de Barcelona a Massanet; tramo: Mataró-Malgrat de Mar, puntos kilométricos 658,7 al 684,0.

#### *Declaración de Impacto Ambiental*

Examinada la documentación presentada y subsanadas algunas deficiencias de información observadas en el estudio de impacto ambiental, para que la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable, se establecen por la presente Declaración de Impacto Ambiental, las siguientes condiciones, de manera que, cumplimentados los análisis, estudios y prescripciones que se establecen en las mismas, se asegure la minoración de los posibles efectos ambientales negativos.

1. *Permeabilidad territorial.*—La construcción y explotación de la nueva vía asegurará, mediante las actuaciones necesarias, el servicio, al nivel actual como mínimo, de los caminos rurales y vías de paso existentes, que finalmente atraviese.

2. *Riesgo de avenidas.*—Se garantizará, en las fases de construcción y explotación de la nueva vía, mediante las actuaciones preventivas y medidas correctoras necesarias, el correcto drenaje y evacuación de aguas y materiales sueltos transportados, en condiciones de máxima avenida.

Esta condición se refiere especialmente a:

a) Las rieras de Llavaneras, Caldetes, Arenys, de la zona de Canet, Sant-Pol, Calella, Torrent de los Frailes, Pineda, Santa Susana, Sant Feli, drenantes respectivamente de las sierras de Polsaruc, Parent Ros, Lligada, Sierra d'en Sala, Montnegre, Sallent y Caballera, de Can Carreras, Rupit, L'Albertain y Cabreta.

b) Las rieras menores, para las que el paso de la nueva vía no se resuelva a través de viaductos, sino mediante terraplenes y obras de fábrica, y por tanto resulte necesario asegurar la no obstrucción de los desagües y evitar la erosión de los taludes.

c) El servicio de mantenimiento de la nueva vía, que deberá articular medidas de inspección y vigilancia a los fines señalados, especialmente cuando el servicio meteorológico anuncie riesgo de fuertes lluvias e inmediatamente después de las descargas torrenciales.

d) La obra de entubación de la Riera de Frares, bajo el enlace previsto de Calella-Pineda, de aproximadamente 500 metros de longitud, para la que, en caso de realizarse, se deberá articular en coordinación con los Ayuntamientos de las citadas localidades actuaciones que aseguren la libre circulación del agua por la riera entubada y las medidas de protección que eviten el acceso de particulares al espacio confinado.

Como soluciones alternativas posibles para asegurar la libre circulación de agua, deberán contemplarse entre otras:

El sobredimensionamiento, en planta, del pozo de decantación a la entrada del cajón de entubación.

La instalación de la adecuada reja para la retención del material arrastrado en condiciones de avenida.

La apertura de registros laterales suficientes que permitan las tareas de limpieza.

El rediseño de la rasante de la carretera, a lo largo de los aproximadamente 500 metros en los que su trazado previsto se superpone a la riera de Frares, de manera que el cerramiento no sea total.

La realocalización, en su caso, del trazado del enlace evitando su superposición con la citada riera.

e) La observancia de no acumular, permanente o temporalmente, materiales procedentes de movimientos de tierras en los cauces y vías de drenaje naturales, especialmente en los anteriormente señalados. En estas zonas no se podrán ubicar, además, instalaciones auxiliares de obra.

3. Prevención de la erosión. A estos fines:

a) Se articularán las medidas de previsión a instrumentar para evitar los riesgos de erosión derivados de la coincidencia de periodos

habituales de lluvias torrenciales, con movimiento o acúmulo de tierras de carácter temporal.

b) Se elaborará un estudio, relativo a los aproximadamente 1.047.407 metros cuadrados de superficie de taludes en desmonte, terrapienes, isletas y medianas, en el que se definan las medidas a adoptar para asegurar su estabilidad superficial frente a los riesgos de erosión derivados de situaciones de lluvias torrenciales, diferenciando las mismas en función de la altura, pendiente y litología de los taludes.

Entre las medidas de prevención y protección, deberán contemplarse la construcción o instalación de:

Canalizaciones en cabecera para la recogida de agua de escorrentía. Bermas intermedias que posibiliten la plantación y progreso de especies vegetales, dotadas de correspondientes bajantes y colectores.

Obras de mampostería en superficies de alta susceptibilidad a la erosión.

Geotextiles para la contención de suelos y el progreso de la vegetación implantada.

4. Aguas de riego. La construcción de la nueva vía evitará la afección a pozos artesianos y minas existentes para la extracción de agua destinada al riego de fincas. En cualquier caso se asegurará la disponibilidad de uso de este recurso al mismo nivel que el actual.

5. Suelo agrícola. Durante el período necesario de ejecución de las obras, se retirará y se someterá al tratamiento adecuado, para el mantenimiento de sus características edáficas en orden a su reposición, la capa correspondiente de, al menos, 55 hectáreas de superficie de suelo productivo identificadas en el estudio de impacto ambiental.

Asimismo, durante la construcción se adoptarán las medidas adecuadas, incluido el riego, en orden a evitar en lo posible la emisión y deposición de polvo sobre los cultivos circundantes.

6. Prevención del ruido. Se realizará un estudio complementario al análisis de ruidos que aporta el estudio de impacto ambiental, cuyo objeto sea el diseño y proyecto de las medidas correctoras necesarias para que los niveles de inmisión sonora, medidos en los límites del territorio que en la fecha esté calificado como urbanizable en los diferentes planes urbanísticos de los municipios afectados, no sobrepase los 55 dB leq nocturnos o 65 dB leq diurnos.

7. Posibles yacimientos arqueológicos. Se elaborará un estudio relativo a prospección y valoración de los yacimientos arqueológicos señalados en el estudio de impacto ambiental, que abarque el ámbito de afección del trazado de la vía, especialmente en terrenos del Cuaternario.

Los resultados de dicho estudio, así como las medidas y exigencias de protección de los citados yacimientos que en el mismo se propongan, incluido un eventual asesoramiento técnico a la dirección de obra durante la fase de construcción, deberán ser sometidos a consideración de la Administración competente, previamente a su aplicación.

8. Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra. Con objeto de disminuir los efectos negativos de los impactos más significativos y de lograr la integración paisajística de la obra en su entorno se cumplirá lo siguiente:

a) Se aplicarán las medidas correctoras definidas en el proyecto de construcción y estudio de impacto ambiental, en tanto no entren en contradicción con lo dispuesto en la presente declaración de impacto, así como las que deriven de las condiciones establecidas en dicha declaración.

Aquellas medidas propuestas que no sean directamente aplicables se diseñarán con el detalle que requiere un proyecto ejecutable.

b) Se realizará la recuperación, restauración e integración paisajística de todas las áreas afectadas por la obra, entre las que deberá atenderse específicamente: Taludes, zonas afectadas por los movimientos de tierras, enlaces, estribos de viaductos, bocas de túneles, viales utilizados para el movimiento de maquinaria de obra, zonas de ubicación de parque de maquinaria e instalaciones auxiliares de obra, zonas afectadas por el cruce sobre rieras y pasos a través de caminos rurales, vertederos y escombreras específicas de la obra.

A este fin de redactar un proyecto de recuperación ambiental, que tome como base el capítulo 8 «revegetación», del estudio de impacto ambiental.

El referido proyecto incluirá la localización más conveniente para la reposición de la capa de suelo retirada y a la que se refiere la condición 5.

c) Las acciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por la obra se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin se redactará un plan de obra en el que se establezcan la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la concurrencia de lluvias de naturaleza torrencial y de asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

d) Las actuaciones de recuperación ambiental y restauración de las zonas afectadas por la obra a las que se refiere el punto b), deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de obra.

9. Programa de vigilancia. Se redactará un programa de vigilancia ambiental detallado para el seguimiento y control de los impactos

identificados como significativos en el estudio de impacto ambiental, y de las medidas correctoras propuestas en el Proyecto de Construcción y Estudio de Impacto Ambiental, en que se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones derivadas de las condiciones establecidas en la presente declaración de impacto.

En dicho programa se establecerá el tipo de informes y la frecuencia de su emisión. Tales informes, cuando corresponda, deberán ser emitidos durante el período de hasta tres años contados a partir de la fecha de recepción provisional de obra.

Además se incorporarán al referido programa los siguientes informes que deberán ser emitidos igualmente, cuando corresponda, durante el plazo anteriormente señalado:

Estado general de las áreas relacionadas en la condición 8 b), en los momentos posteriores a los períodos de lluvias torrenciales y, en todo caso, después de las épocas de lluvia en otoño y primavera.

Estado y progreso del grado de erosión del ámbito territorial afectado por la construcción de la vía después de la concurrencia de las lluvias torrenciales.

Estado y progreso del suelo repuesto según la condición 5 y de la vegetación utilizada en la restauración y recuperación ambiental, a la que se refiere la condición 8. b). La emisión de informes tendrá una frecuencia semestral desde el momento de la implantación.

Estado del drenaje de todas las rieras atravesadas por la vía y de la riera de Frares a lo largo del enlace de Calella-Pineda, después de las épocas de avenida y, en todo caso, semestral.

Resultado de las mediciones de inmisiones sonoras de fondo antes de la construcción de la vía y en la fase de funcionamiento, durante los momentos y períodos estacionales de máxima intensidad de circulación, tanto diurna como nocturna. Las mediciones deberán realizarse en los límites del territorio calificado como urbanizable, a los que se refiere la condición 6. El resultado de las mediciones de ruido de fondo se remitirá a los tres meses de la fecha del acta de comprobación del replanteo de la obra, y el referente a la etapa de funcionamiento, por una sola vez, cuando previsiblemente se alcancen las condiciones anteriormente establecidas.

Resultado de la actuación definitiva, a realizar de acuerdo con lo establecido en la condición 2 d). El informe correspondiente se remitirá a los tres meses de la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo tanto durante la fase de construcción como la de funcionamiento.

10. Remisión de información complementaria al Estudio de Impacto Ambiental. Los informes, datos, estudios y demás documentación adicional a la contenida en el Estudio de Impacto Ambiental se remitirán a la Dirección General de Política Ambiental, en los plazos que a continuación se señalan.

Dentro de los tres meses siguientes a la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra:

Las medidas de previsión para evitar erosión, a los que se refiere la condición 3, a).

El programa de Vigilancia Ambiental, al que se refiere la condición 9.

El plan de obra, al que se refiere la condición 8, c).

Dentro de los seis meses siguientes a la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra:

El estudio de tratamiento de taludes, al que se refiere la condición 3,

b).

El proyecto de recuperación ambiental, al que se refiere la condición 8, b).

El estudio de prospección de yacimientos arqueológicos, al que se refiere la condición 7.

Dentro de los nueve meses siguientes a la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra:

El estudio para el diseño de medidas atenuantes de emisiones sonoras, al que se refiere la condición 6.

Del examen de dicha documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto.

Madrid, 10 de enero de 1992.-El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

## ANEXO I

### Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en una alternativa a la actual carretera N-II, con características de autovía, categoría A-100, cuyo trazado comienza en el

límite que separa los términos municipales de Mataró y Sant Andreu de Llavaneras, y termina en la N-II de Palafróls.

El proyecto se ciñe a la banda reservada en los Planes Generales de Ordenación Urbana de los Ayuntamientos del Maresme, a excepción del Ayuntamiento de Canet de Mar, por lo que no se estudian alternativas de trazado, salvo las pequeñas modificaciones derivadas de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública correspondiente al proyecto de trazado.

El trazado discurre al pie de las laderas meridionales de la Sierra de Montnegre, paralelo a la línea de costa, a una distancia mínima de 800 metros, y máxima de 3.500 metros, cortando transversalmente las estribaciones montañosas de la sierra.

Las características geográficas, morfológicas y locales condicionan que el trazado de 26,138 kilómetros de longitud total, sea una sucesión continua de desmontes y terraplenes, túneles (4), y viaductos (12), con numerosos enlaces que resuelven las conexiones con carreteras transversales.

Asimismo, se requieren 71 obras de fábrica para viaductos, pasos superiores e inferiores, enlaces y pasos sobre rieras.

Como consecuencia de la realización de las operaciones de movimientos de tierras se descubrirá una superficie total de taludes en desmontes, terraplenes, isletas y medianas del orden de 1.047.407 metros cuadrados.

## ANEXO II

### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña	X
Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña	-
Delegación del Gobierno en Cataluña	-
Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental	-
Diputación Provincial de Barcelona	-
Gobierno Civil de Barcelona	-
Demarcación de Costas de Cataluña (MOPT)	-
Ayuntamiento de San Andrés de Llavaneras	-
Ayuntamiento de Caldetes	-
Ayuntamiento de Arenys de Mar	X
Ayuntamiento de Canet de Mar	X
Ayuntamiento de San Pol de Mar	X
Ayuntamiento de Calella	-
Ayuntamiento de Pineda	-
Ayuntamiento de Santa Susana	-
Ayuntamiento de San Ginés de Palafróls	-
Ayuntamiento de Palafróls	-
Instituto Recerca y Tecnología Agroalimentaria de la Generalidad de Cataluña	-
Laboratorio General de Ensayos e Investigaciones de la Generalidad de Cataluña	-
Delegación del Consejo Superior de Investigaciones Científicas en Barcelona	-
Consejo Científico, Tecnológico de la Generalidad de Cataluña	-
Instituto Técnico de Agricultura Biológica en Canet de Mar	-
Instituto de Ecología Urbana	-
Cátedra de Ecología de la Facultad de Biología de Barcelona	-
Departamento de Ecología de la Facultad de Ciencias (Bellaterra, Barcelona)	-
Departamento de Geoquímica (Universidad Barcelona)	-
Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras (Bellaterra, Barcelona)	-
Facultad de Geografía e Historia de Barcelona	-
Cátedra de Geología Dinámica de la Facultad de Geología de Barcelona	-
Alternativa Verde	-
DEPANA	-
Grupo de estudios de la naturaleza «ANDRIAS»	-
Colectivo Ecologista Libertario (CEL)	-
Grupo ecologista Amigos de la Naturaleza de TEICI	-
ICONA	-
FAT	-
ADENA	-

#### RESPUESTAS RECIBIDAS MÁS SIGNIFICATIVAS

Se deberá mantener la conexión entre las poblaciones y las zonas boscosas superiores.

Se deberá realizar el tratamiento de taludes y terraplenes con vegetación autóctona mediterránea.

Se deberán evaluar las posibles afecciones por el ruido, estableciendo, donde sea necesario, pantallas antirruído mediante plantaciones.

Deben tomarse las medidas oportunas para no afectar a la linealidad de las rieras.

## ANEXO III

### Resumen del Estudio de impacto ambiental

#### CONTENIDO

Desarrolla en su totalidad los epígrafes de contenido exigidos por el Reglamento de evaluación de impacto ambiental, presentando unos mayor alcance y profundidad que otros, pero todos ellos referidos a la consideración de un único trazado. Describe las características de los diferentes factores ambientales locales, entre los que destaca la posición geográfica del trazado respecto a la línea de costa y las estribaciones de la sierra de Montnegre, la existencia de suelo de alto valor agrícola y elevada productividad de los cultivos, que es, junto con el turismo, la base de la economía regional. Destaca, respecto a las características pluviométricas, el régimen de funcionamiento estacional con la formación de lluvias torrenciales en otoño y primavera y la función importante que juegan las numerosas rieras para el drenaje del territorio. Asimismo, destaca el alto valor paisajístico del territorio con presencia de elementos singulares de alto valor cultural y la existencia de una cobertura vegetal bien desarrollada, con extensas masas forestales que cubren la cadena litoral formada por *Pinus halepensis*, *Pinus pinea*, *Quercus suber*, *Quercus ilex*.

Los impactos negativos identificados más importantes son los siguientes:

Efecto barrera ya existente por la presencia del corredor paralelo a la costa formado por la carretera N-II y el ferrocarril, acrecentado por la construcción de la nueva vía.

Estado de inquietud producido en la población residente e Instituciones locales.

Efecto derivado de la expropiación de 60,7 hectáreas dedicadas a productividad agrícola, sobre los modos de vida de los agricultores.

Pérdida del recurso suelo y de rentas agrícolas, importante para los afectados.

Cierta pérdida de empleo en el sector primario como consecuencia del cambio de uso.

Interferencia en el tráfico entre el litoral y la montaña por la construcción de viaductos y pasos.

Aumento de tráfico pesado durante la ejecución de la obra.

Aumento del ruido y emisión de partículas al aire.

Destrucción de las capas edáficas de alta calidad agrícola.

Creación de nuevos suelos muy sensibles a la erosión.

Graves problemas producidos por incremento de materiales transportados en épocas de torrencialidad y riesgos de aterramiento en los insuficientes desagües al mar de las rieras por escasa luz de los puentes de ferrocarril y carretera N-II.

Afección a la disponibilidad de aguas subterráneas como consecuencia de los movimientos de tierra y valoración del coste de las modificaciones más justificadas para mantener la alimentación de agua desde los pozos artesianos a las fincas.

Aumento general de la erosión.

Modificación de las características paisajísticas por introducción de elementos artificiales.

#### ANÁLISIS DEL CONTENIDO

Teniendo en cuenta lo expresado anteriormente, y dadas las peculiaridades características morfológicas, hidrológicas, hidrogeológicas, paisajísticas y de aprovechamiento agrícola del ámbito territorial afectado por el trazado, hubiese sido necesario realizar un análisis más profundo y detallado de los impactos identificados, que el mismo estudio considera significativos. Se identifican los impactos correctamente pero no existe una valoración de su magnitud ni un análisis de sus repercusiones, tanto más necesario dadas las características del proyecto que, en un recorrido de 26,138 kilómetros, requiere acciones importantes de las que derivan efectos notables que en determinadas situaciones pudieran llegar a considerarse impactos críticos y, en la mayoría, impactos severos.

De carácter particular hubiese sido necesaria una valoración de alternativas de trazado en función de los efectos añadidos por la presencia de infraestructuras existentes en la banda paralela a la costa, carretera N-II y ferrocarril hubiese sido necesario, por tanto, un análisis global de los efectos territoriales, así como de los derivados del funcionamiento de los procesos naturales ligados a la dinámica externa.

No se identifica ni valora el efecto acumulativo que puede producirse en las barreras existentes, carretera N-II y ferrocarril, derivado del riesgo de coincidencia de momentos de lluvias torrenciales y acciones de proyecto de desmontes, terraplenes y movimientos de tierras en general,

que al situarse aguas arriba de las citadas barreras y al aumentar considerablemente el grado de erosionabilidad, funcionarán como fuente de un importante aporte de material suelto susceptible de incorporación a las rieras y líneas de drenaje. Este efecto es aún más importante por el régimen de funcionamiento de las rieras, que en sus últimos finales acumulan los materiales arrastrados, y en algunos casos constituyen viarios urbanos.

El Estudio de Impacto Ambiental no dimensiona los volúmenes de tierras que deberán removerse para la realización de desmontes, terraplenes, viaductos, etc., ni establece un balance de masas que determine las necesidades de préstamos o los volúmenes sobrantes. No valora los efectos derivados de estas acciones de proyecto, ni determina la localización de vertederos. Sólo identifica genéricamente los efectos derivados del aumento de tráfico pesado necesario para realizar los movimientos de tierras. No identifica ni valora la necesidad de apertura de nuevas vías de acceso, la localización del parque de maquinaria e instalaciones auxiliares.

No se prevé, a través de un plan de obra adecuado, la coordinación de las tareas propias de la construcción de la vía con las de recuperación ambiental de áreas degradadas. En especial hubiese sido necesaria una estrecha coordinación del momento de ejecución de taludes y movimientos de tierras en general, con las tareas destinadas a disminuir el grado de erosionabilidad, dado que en esta región los procesos de arrastre en épocas de lluvias torrenciales alcanzan un alto riesgo.

No se ha realizado un estudio valorativo del riesgo por afección a yacimientos arqueológicos existentes en terrenos cuaternarios, siendo cierta la presencia de dichos valores.

No se ha realizado un estudio de integración paisajística de la vía en el entorno, y en especial de las numerosas estructuras aéreas. El estudio de impacto califica el paisaje de alta fragilidad.

No se analiza la problemática derivada de la entubación de la riera de Frares, en una longitud aproximada de 500 metros, sobre la que se superpondrá en enlace de Calella-Pineda a la altura del punto kilométrico-117.

Se mencionan los efectos esperados sobre el recurso de agua subterránea, pozos artesianos, minas, etc., que el propio estudio de impacto identifica como básico para el mantenimiento de las explotaciones agrícolas. El Estudio aporta el coste de las obras de algunas modificaciones justificadas para mantener la alimentación de agua procedente de los pozos artesianos de las fincas, pero no realiza una valoración de las repercusiones de la obra, principalmente movimientos de tierras, sobre la disponibilidad del recurso agua subterránea.

El Estudio de Impacto Ambiental, aun cuando en algunos aspectos tratados, como el referido al tratamiento y repoblación de taludes puede considerarse suficiente, presenta importantes deficiencias de análisis de impactos y de concreción de medidas correctoras que únicamente se mencionan sin alcanzar el detalle correspondiente al proyecto de construcción. Aparece una falta de coordinación entre la redacción del proyecto de construcción y la del Estudio de Impacto Ambiental. Globalmente el Estudio de Impacto Ambiental se considera con el nivel correspondiente a un estudio preliminar. Estas deficiencias informativas y de análisis son objeto de tratamiento en el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental.

#### ANEXO IV

##### Resultado de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

#### ALEGANTES

Consejo Comarcal del Maresme (fuera de plazo).  
Don Guillermo Busquets le Monnier.

#### CONTENIDO DE LAS ALEGACIONES

Los aspectos más significativos mencionados en las alegaciones son:

El momento de realización del estudio de impacto ambiental elaborado en una fase posterior a la de proyecto.

Afección a posibles yacimientos arqueológicos.

Falta de especificación del lugar elegido para acoger las tierras sobrantes que irán al vertedero y la integración de éste en el paisaje.

Disminución de la superficie agrícola y, por lo tanto, de la renta de este sector.

Molestias generales en la fase de obra, en especial las originadas por el polvo.

División del término municipal de Canet de Mar en dos, reduciendo su escasa superficie.

Afección a zonas próximas al casco urbano de Canet de Mar.

Destrucción del paisaje natural y urbano.

Posible afección a aguas subterráneas y previsible efecto barrera sobre la escorrentía superficial.

Se propone que la obra discorra, por lo menos, dos kilómetros más arriba de lo previsto, separándose aún más del mar.

## MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

3502

ORDEN de 26 de diciembre de 1991 por la que se reconoce, clasifica e inscribe en el Registro de Fundaciones Docentes Privadas de la denominada Fundación «Investigaciones y Ediciones», en anagrama INVESNES, de Madrid.

Visto el expediente de reconocimiento, clasificación e inscripción en el Registro de Fundaciones Docentes Privadas de la denominada Fundación «Investigaciones y Ediciones», en anagrama INVESNES, instituida y domiciliada en Madrid, calle Lope de Rueda, número 39.

#### ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.-La Fundación fue constituida por doña María Dolores Gómez Molleda, según consta en escritura pública de fecha 12 de noviembre de 1990, modificada por otras de 24 de junio y 12 de noviembre de 1991.

Segundo.-Tendrá como fin primordial, las actividades de apoyo, promoción, fomento, extensión y difusión de investigaciones y ediciones de carácter educativo y cultural y cuantas otras acciones vayan encaminadas a este fin.

Tercero.-La dotación inicial de la Fundación, según consta en la escritura de constitución asciende a 6.000.000 de pesetas, depositados en entidad bancaria.

Cuarto.-El gobierno, administración y representación de la Fundación se encomienda a un patronato, cuya composición, nombramiento y renovación consta en el artículo 13 de los Estatutos, desempeñando los patronos sus cargos con carácter gratuito.

Quinto.-El primer patronato se encuentra constituido por doña María Dolores Gómez Molleda como Presidenta y don Manuel López Vázquez, doña Ana María de Miguel Carro y doña Mercedes Samaniego Boncu, como Vocales. Todos los cuales han aceptado, expresamente, sus cargos.

Sexto.-Todo lo relativo al gobierno y gestión de la Fundación se recoge en los Estatutos por los que se rige, sometiéndose expresamente en los mismos a la obligación de rendición de cuentas al protectorado.

Vistos la Constitución vigente, la Ley General de Educación, de 4 de agosto de 1970; el Reglamento de Fundaciones Culturales Privadas, de 21 de julio de 1972 («Boletín Oficial del Estado» de 30 de octubre), y demás disposiciones de general y pertinente aplicación.

#### FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.-El artículo 34 de la Constitución recoge el derecho de fundación para fines de interés general.

Segundo.-De conformidad con lo establecido en el artículo 103.4 del precitado Reglamento de Fundaciones, es competencia del titular del Departamento de Educación y Ciencia reconocer, clasificar y disponer la inscripción de las Instituciones de carácter docente y de investigación cuya tutela tiene atribuida por el artículo 137 de la Ley General de Educación, facultad que tiene delegada en el Secretario de Estado de Universidades e Investigación por Orden de 2 de marzo de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 4).

Tercero.-El presente expediente ha sido promovido por persona legitimada para ello y al mismo se han aportado cuantos datos y documentos se consideran esenciales, cumpliéndose los requisitos señalados en el artículo 1.º del Reglamento, con las especificaciones de sus artículos 6.º y 7.º.

Cuarto.-Según lo expuesto y atendiendo a que el expediente ha sido tramitado a través de la Dirección Provincial del Ministerio de Educación y Ciencia de Madrid, con su informe favorable, pueden estimarse cumplidas las exigencias reglamentarias, al objeto de proceder a su reconocimiento y clasificación como de financiación y promoción y su inscripción en el Registro, siendo su ámbito nacional.

Este Ministerio, vista la propuesta formulada por el Servicio de Fundaciones y de conformidad con el informe del Servicio Jurídico del Departamento, ha resuelto:

1.º Reconocer, clasificar e inscribir como Fundación docente de financiación, promoción y ámbito nacional a la denominada «Fundación Investigaciones y Ediciones», en anagrama INVESNES, con domicilio en Madrid, calle Lope de Rueda, número 39.

2.º Aprobar los estatutos contenidos en la escritura pública de 24 de junio de 1991, con las rectificaciones contenidas en la escritura pública de 12 de noviembre de 1991.

3.º Aprobar el nombramiento del primer patronato cuya composición figura en el quinto de los antecedentes de hecho.