

rando dicha resolución ajustada a derecho, respecto de las sanciones de suspensión de empleo y sueldo de diez días y un mes. Sin costas.»

Lo que digo a V. I. a los efectos de lo dispuesto en el artículo 103 de la vigente Ley reguladora de las Jurisdicciones de lo Contencioso-Administrativo.

Madrid, 11 de julio de 1996.—P. D. (Orden de 2 de noviembre de 1994, «Boletín Oficial del Estado» del 4), el Subsecretario, Enrique Castellón Leal.

Ilmo. Sr. Secretario general de Asistencia Sanitaria.

18385 *ORDEN de 11 de julio de 1996 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por la Audiencia Nacional en el recurso contencioso-administrativo número 8/529/1995, interpuesto por doña Marta Iribarne Ferrer.*

Para general conocimiento y cumplimiento en sus propios términos, se publica el fallo de la sentencia firme dictada con fecha 23 de enero de 1996 por la Sección Octava de la Audiencia Nacional, en el recurso contencioso-administrativo número 8/529/1995, promovido por doña Marta Iribarne Ferrer, contra Resolución expresa de este Ministerio por la que se confirma en reposición la sanción disciplinaria impuesta a la recurrente, cuyo pronunciamiento es del siguiente tenor:

«Fallamos:

Primero.—Desestimar el recurso contencioso-administrativo promovido por la Procuradora doña Nieves Omella Gil, después sustituida por el Procurador don Juan Carlos Estévez Fernández Novoa, en nombre y representación de doña Marta Iribarne Ferrer, contra la Resolución de la Subsecretaría de Sanidad y Consumo de 17 de febrero de 1993, sobre sanción disciplinaria, por ser ajustada a derecho.

Segundo.—No procede hacer expresa declaración en materia de costas.»

Lo que digo a V. I. a los efectos de lo dispuesto en el artículo 103 de la vigente Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 11 de julio de 1996.—P. D. (Orden de 2 de noviembre de 1994, «Boletín Oficial del Estado» del 4), el Subsecretario, Enrique Castellón Leal.

Ilmo. Sr. Secretario general de Asistencia Sanitaria.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

18386 *RESOLUCIÓN de 3 de julio de 1996, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la carretera N-VI de Madrid a La Coruña, puntos kilométricos 46,5 al 49,5. Tramo: Variante de Guadarrama, de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 18 de mayo de 1989, a la antigua Dirección General del Medio Ambiente, como memoria resumen, el orden de estudio del proyecto mencionado para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria resumen, la Dirección General del Medio Ambiente estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 19 de julio de 1989, la Dirección General del Medio Ambiente dió traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo de la variante de Guadarrama, que incluye como un anejo el estudio de impacto ambiental, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 7 de octubre de 1995, y en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid» el 28 de septiembre de 1995, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 16 de febrero de 1996, la Dirección General de Carreteras, remitió, a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del tramo citado.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo II.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo III.

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, 16.1 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 estudio informativo de la carretera N-VI de Madrid a La Coruña, puntos kilométricos 46,5 al 49,5. Tramo: Variante de Guadarrama.

Declaración de impacto ambiental

Examinado el expediente de evaluación de impacto ambiental, remitido por la Dirección General de Carreteras se considera que, de las cinco soluciones presentadas, la denominada alternativa «A» es la que produciría menor impacto medioambiental ya que, al utilizar para la variante una infraestructura ya existente, la longitud del nuevo trazado, la ocupación de terreno y el volumen de obra serían muy reducidos. La ejecución de esta alternativa debería simplemente ajustarse a la práctica de medidas preventivas y recuperadoras generales en la realización de infraestructuras lineales.

Del resto de alternativas planteadas, se considera que las denominadas «B₁», «B₂» y «B₃» son ambientalmente viables, siempre que su ejecución se ajuste a las siguientes condiciones:

1. Prevención del ruido.—Se realizará un estudio que analice y contraste las previsiones de los niveles sonoros que se producirán en la fase de explotación de la vía, determinando las medidas correctoras concretas que deberán realizarse, en su caso, para garantizar que los niveles de inmisión sonora, originados por esta actuación entre las veintitrés horas y las siete horas no sobrepasen los 55 dB Leq (A) ni los 65 dB Leq (A) entre las siete horas y las veintitrés horas, medidos a 2 metros de las fachadas para cualquier altura de las viviendas existentes, o en los límites del terreno urbanizable previsto para esos fines en los Planes Generales de Ordenación Urbana a la fecha de esta declaración. En particular, se realizará en los terrenos urbanizables del embalse de Banús, en la urbanización Las Gardenias y en el conjunto de casas próximas a la A-6 y a la M-600, puntos éstos, que el estudio de impacto ambiental prevé como de mayor impacto sonoro para las alternativas B.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental, se inferirá la necesidad de complementar las medidas de proyecto realizadas.

2. Protección del sistema hidrológico.—No se podrán alterar las características hidráulicas de los cauces, ni se podrán localizar instalaciones auxiliares, ni verter sustancias o materiales procedentes de la actividad de la obra en aquellas áreas de proyecto desde las que se pueda afectar, directa o indirectamente por erosión o escorrentía, al río Guadarrama, al arroyo Prado Vera, o a cualquier otro elemento del sistema hidrológico del Guadarrama.

Se redactarán y llevarán a cabo las medidas de prevención y control necesarias para minimizar el riesgo de vertidos contaminantes al sistema hidrológico, como consecuencia de accidentes que puedan originarse durante la explotación de la vía.

3. Protección de ecosistemas.—Con el fin de minimizar el efecto barrera inducido por el trazado en las poblaciones de pequeños mamíferos existentes en la zona, se elaborará un estudio que analice la localización

y tipología de los pasos de fauna transversales que deberán ser realizados bajo nueva vía.

Para facilitar el trasiego de la fauna asociada a riberas, los estribos de las estructuras de paso sobre el río Guadarrama y sobre el arroyo Prado Vera se situarán, como mínimo, a cinco metros del borde exterior del cauce.

Durante la ejecución de las obras, se seguirá el criterio de minimizar, al máximo posible, la afección a la vegetación de ribera, dehesa o pinar y no se podrán realizar voladuras en el periodo comprendido entre el 1 de abril y el 30 de junio.

4. Continuidad de los servicios existentes.—Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, la continuidad de los servicios, en especial para el camino Prado de la Vera, en caso de la alternativa B₃.

5. Definición de obras auxiliares y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El citado proyecto incluirá la ubicación, análisis de viabilidad ambiental y plan de recuperación de: Canteras, escombreras, vertederos, zonas de préstamos, parque de maquinaria, plantas de hormigonado y asfaltado, viario de acceso a las obras y otras instalaciones temporales, con un plano a escala, al menos, 1:5.000.

En el caso de que se recurra a la explotación de préstamos, canteras, o graveras, que no hayan sido incluidas en el proyecto, ni se encuentren en explotación autorizada, se presentará la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su pertinente evaluación de impacto ambiental.

Las actuaciones de recuperación de las zonas de extracción de materiales, de las de vertedero, de las riberas y taludes afectados y de recuperación paisajística global de las obras se coordinarán y simultanearán espacial y temporalmente con las propias de la construcción de la vía.

6. Seguimiento y vigilancia.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas en relación con la prevención del ruido, a que se refiere la condición 1.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección del sistema hidrológico y de los ecosistemas, a que se refieren las condiciones 2 y 3.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la continuidad de los servicios existentes y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística a que se refieren las condiciones 4 y 5.

Anualmente y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe de la efectividad de las medidas correctoras incluidas en la condición 1, relativa a la prevención del ruido.

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas incluidas en la condición 5, relativa a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística así como de, en su caso, la efectiva realización de las labores de reposición.

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

Del examen de esta documentación, por parte de la Dirección de Calidad y Evaluación Ambiental, podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

7. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito cer-

tificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece como necesarias, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudio de previsión de los niveles sonoros y proyecto de medidas correctoras, tal como se prescribe en la condición 1.

Medidas de prevención relativas a la protección del sistema hidrológico indicadas en la condición 2.

Medidas para la protección de ecosistemas, como se define en la condición 3.

Proyecto de definición de obras auxiliares y de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística a que se refiere la condición 5.

Programa de Vigilancia Ambiental a que se refiere la condición 6.

8. Definición contractual de las medidas correctoras.—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en el proyecto de construcción: Justificadas en la memoria y anejos correspondientes; estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán los costes derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Madrid, 3 de julio de 1996.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Resultado de las consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados y respuestas recibidas:

ICONA. Madrid: X.
 Delegación del Gobierno en Madrid: X.
 Agencia de Medio Ambiente de Madrid: X.
 Ayuntamiento de Guadarrama: X.
 SEO (Sociedad Española de Ornitología).
 Retama. Madrid.
 Los Verdes. Madrid.
 Comaden. Madrid.
 Coda. Madrid.
 Arba. Madrid.
 Quercus. Madrid.
 Greenpeace. Madrid.
 Adena. Madrid.
 Albe. Madrid.
 Grupo Ecologista de Agrónomos. Madrid.
 Aedenat. Madrid.
 Maragil. Bustaviejo (Madrid).
 La Casa Verde. Madrid.

Contenido ambiental de las respuestas recibidas

El ICONA señala la existencia en torno al pueblo de Guadarrama de interesantes dehesas de fresno y quejigo que albergan comunidades faunísticas de interés, por lo que debería evitarse, en la medida de lo posible, su alteración por el paso de la variante.

La Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid resalta los posibles impactos a estudiar, y que a su juicio son:

Afecciones a las numerosas vaguadas y divisorias, a las lagunas del sector occidental, a los bosquetes aclarados de fresnos y encinas y a las zonas de pastizal.

Alteración de la productividad agrícola-ganadera.

Alteración al sector servicios en donde se concentra el 65 por 100 de la población activa, así como la relocalización de actividades.

Incremento de ruidos en nuevas zonas de viviendas.

El Ayuntamiento de Guadarrama remite varios acuerdos de esta Corporación municipal que reflejan los graves problemas de siniestralidad y ruido que soporta esta población, debido a la travesía de la N-VI, solicitando al Ministerio de Obras Públicas la ejecución de las obras del desvío de la N-VI, dando prioridad al desvío del tráfico de vehículos pesados.

ANEXO II

Resumen del contenido del estudio de impacto ambiental

El estudio informativo del que forma parte el estudio de impacto ambiental, tiene por objeto la definición de diferentes soluciones para la resolución de la variante de Guadarrama, planteando cinco alternativas, de las que las denominadas A, B₁, B₂, y B₃, se localizan en el corredor suroeste, entre el pueblo de Guadarrama y la actual A-6, mientras que la C transcurre por el corredor noreste, en un espacio situado entre los términos municipales de Guadarrama, Los Molinos, Collado Mediano y Cercedilla.

La alternativa A utiliza la autopista como variante, conectando la N-VI y la autopista al noroeste del pueblo de Guadarrama mediante dos cortos ramales unidireccionales: Uno de subida, de 615 metros y otro de bajada hacia Madrid de 604,326 metros, permitiendo, respectivamente, la salida de la autopista para subir al puerto de Guadarrama sin pasar por el túnel de peaje y la incorporación a la autopista tras cruzar el puerto hacia Madrid, en ambos casos sin atravesar el pueblo de Guadarrama. Esta alternativa implicaría liberar 12,5 kilómetros de la concesión de la autopista.

Las distintas alternativas B presentan una parte del trazado común, desde el enlace con la M-600 hasta el final del tramo.

La alternativa B₁, conecta la autopista en el punto kilométrico 46,215, con la N-VI en el punto kilométrico 51,00. Su longitud es de 4.917,483 metros y el ramal de bajada es de 1.533,279 metros.

Esta alternativa implica la utilización como variante y la consiguiente liberación de 6,2 kilómetros de la concesión de la autopista, comprendidos entre el kilometro 40 y el punto kilométrico 46,215.

Esta alternativa se complementa con un enlace sobre la M-600.

La alternativa B₂ utilizaría un tramo de la carretera de la Comunidad de Madrid M-527 como variante de la N-VI, conectándose ambas con un tramo de 6.126,553 metros de nueva variante que iría desde el punto kilométrico 1,900 de la citada carretera hasta el punto kilométrico 51 de la N-VI. Como en la anterior, se proyecta un enlace sobre la M-600.

La alternativa B₃ sería estrictamente la variante oeste de la N-VI a su paso por el pueblo de Guadarrama, entre el punto kilométrico 44,750 y el punto kilométrico 51,00 con una longitud de 7.005,120 metros. Se completa con conexiones a desnivel en ambos extremos y el enlace sobre la M-600.

La alternativa C es la variante planteada por el este y norte del pueblo de Guadarrama. Con 6.307,498 metros de longitud, comenzaría en el punto kilométrico 46,200 y terminaría en el punto kilométrico 51,300 de la actual N-VI. Constaría, además, de las dos conexiones en los extremos, de tres enlaces con otras tantas carreteras de la Comunidad de Madrid.

De la información del inventario el Estudio deduce como aspectos ambientales más relevantes los siguientes:

Todas las alternativas planteadas discurren por terrenos graníticos comunes, con suelos de escasa importancia edafológica o agropecuaria. En el ámbito del proyecto existen diversos arroyos afluentes del río Guadarrama que se ven afectados, a lo largo de diversos tramos de su recorrido, por las distintas alternativas; no se ha descrito ningún sistema de acuíferos en este ámbito territorial.

De la vegetación de la zona destaca la presencia de formaciones ripícolas, formaciones adherasadas, así como un pequeño núcleo de pinar de repoblación en torno al embalse de Banús, definiendo, respectivamente, las unidades paisajísticas de interés: Ribera, dehesa y pinar.

El estudio refleja que en las proximidades de este territorio se encuentra el área importante para las aves de Europa denominada «Sierra de Guadarrama», inventariada con el número 62 en el catálogo español; sin embargo, en el área del proyecto no existe ninguna especie en peligro de extinción, citando la presencia de la cigüeña blanca (nidificante), la bisbita ribereña (nidificante con probabilidad), el acentor común (en hábitat de pinar), el gato montés (en hábitat de matorral), el musgano de Cabrera (en hábitat de pastizal y ribera) y otros pequeños mamíferos comunes.

El estudio refleja que no se detectan valores patrimoniales ni culturales destacables, mencionando, sin embargo, la existencia de las infraestructuras de servicios ligadas a la población y a las zonas residenciales.

El estudio analiza el nivel sonoro actual en el ámbito del proyecto, realizando una previsión comparativa de las variaciones que las distintas alternativas producirían sobre este parámetro.

La identificación y evaluación de impactos que lleva a cabo el estudio, presenta los siguientes resultados:

El confort sonoro de la población general de Guadarrama mejoraría notablemente con la realización de cualesquiera de las alternativas de variante planteadas; sin embargo, en zonas puntuales que en la actualidad

están alejadas de la travesía, las distintas alternativas producirían un incremento de los niveles sonoros que, de mayor a menor, sería: Alternativa C, alternativas B₂ y B₃ y alternativas A y B₁, generando puntualmente, un aumento en los niveles sonoros de: 17-18 dB(A), 7-8 dB(A) y 2-4 dB(A), respectivamente, antes de medidas correctoras.

Los puntos en los que se deberá contrastar la previsión de niveles sonoros para las alternativas A y B son: Terreno urbanizable del embalse de Banús, urbanización «Las Gardenias» y conjunto de casas cercanas a la A-6 y la M-600. En el caso de la alternativa C, que presenta mayores incrementos puntuales de los niveles sonoros, la instalación de las pantallas acústicas necesarias para corregir el impacto induciría, además, una afección paisajística negativa.

La alternativa C, con cuatro puntos de cruce sobre cauces fluviales, es la que se prevé de mayor impacto sobre el sistema hidrológico.

En general, las alteraciones sobre fauna y flora no se prevén de gran magnitud, al tratarse de una zona muy humanizada; sin embargo, se considera que la alternativa C es la que más afectaría al medio biótico, por su mayor incidencia sobre los ecosistemas adherasados y ripícolas; las alternativas A y B₁ son las que producirían menor afección sobre fauna y flora.

La alternativa C es la que produciría mayor impacto sobre el paisaje, ya que discurre por dehesas de elevada calidad paisajística.

El estudio considera que las alternativas B₂ y C son las que producirían mayor afección sobre el medio socioeconómico, al limitar, en mayor medida, el crecimiento del núcleo rural e inducir mayores modificaciones en los usos del suelo.

Tras la evaluación de impactos, el estudio identifica como alternativas de menor impacto ambiental, la A y la B₁ por discurrir más próximas a la actual autopista A-6; estas soluciones, sin embargo, presentan el inconveniente de utilizar y, por tanto, implicar la liberación de ciertos tramos de la concesión de la autopista de peaje, con las dificultades legales y económicas que esto supone.

El impacto sobre el medio, estimado para alternativa B₃, es algo mayor que para las dos anteriores, si bien, al no afectar a la A-6, se considera que es la que menor impacto global causa, pudiendo adoptarse las medidas protectoras y correctoras que harían compatible la realización de esta alternativa con la conservación de los valores naturales del medio afectado.

Las alternativas B₂ y C son, según el estudio, las de mayor impacto sobre los medios natural y socio-económico, reconociendo también, para la alternativa «C», que la adopción y ejecución de medidas correctoras para minimizar estos impactos puede generar impactos inducidos, además de presentar dificultades técnicas, normativas y presupuestarias.

El estudio incluye el plan de medidas protectoras y correctoras que establece los fundamentos y recomendaciones en que se debe basar el correspondiente proyecto de recuperación.

Análisis del contenido.—El estudio realiza un análisis, en general, adecuado de todos los factores de medio afectado; no obstante, resulta breve en alguno de ellos e innecesariamente amplio en otros, como el medio socio-económico, por ejemplo.

La cartografía que aporta el estudio debería haber reflejado a escala de mayor detalle algunos aspectos que son diferenciadores en la elección de las alternativas.

ANEXO III

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (Comunidad de Madrid).

Agencia de Medio Ambiente de Madrid.

Ayuntamiento de Guadarrama.

«Ibérica de Autopistas Sociedad Anónima»

Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

Contenido ambiental de las alegaciones:

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid considera buenas las soluciones A, B₁ y B₃ aunque le preocupa el aumento de tráfico que, procedente del norte, saldrá a la M-600 y la proximidad entre el enlace existente entre la M-600 y la A-6, y el que corresponde a las soluciones B con esa misma M-600.

La Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid estiman que la solución A generaría menor impacto ambiental, aunque deberá controlarse la incidencia de préstamos, vertederos e instalaciones de cons-

trucción. Señalan también que las soluciones B podrían afectar a zonas de mayor valor ambiental como la Dehesa de Abajo, el Tomillar, el Charral, las riberas del Guadarrama y el monte de utilidad pública número 39.

El Ayuntamiento de Guadarrama insiste en la urgencia de la actuación por la peligrosidad de la situación actual y de las alternativas presentadas, considera más conveniente la solución A, si bien no se opondría a las soluciones B₁, B₂ y B₃, en este orden de prioridad, y rechaza rotundamente la solución C por ahogar el crecimiento urbanístico de la población.

«Ibérica de Autopistas Sociedad Anónima», manifiesta que la realización de esta variante puede alterar el actual equilibrio en la distribución de tráfico, disminuyendo el de la autopista en favor de la CN-VI, y según sus estimaciones, el desvío de tráfico sería mayor para la solución A; esta alteración supondrá un importante quebranto económico de la concesión de la que es titular Iberpistas.

Además, señalan que la realización de la variante, si bien va a resolver el problema de tráfico de Guadarrama, puede trasladar este problema a la travesía del pueblo de San Rafael y provocar la congestión de la N-VI a niveles insostenibles.

Delegación del Gobierno en las sociedades concesionarias de autopistas de peaje, advierte sobre las consecuencias que tendría adoptar una de las soluciones que afectan a la A-6 (la A, B₁ y B₂), con las alteraciones de las actuales condiciones de la concesión que esto supondría y la obligación de mantener su equilibrio económico-financiero.

BANCO DE ESPAÑA

18387 RESOLUCIÓN de 6 de agosto de 1996, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 6 de agosto de 1996, 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	125,898	126,150
1 ECU	159,437	159,757
1 marco alemán	84,751	84,921
1 franco francés	24,918	24,968
1 libra esterlina	193,946	194,334
100 liras italianas	8,308	8,324
100 francos belgas y luxemburgueses	411,263	412,087
1 florín holandés	75,564	75,716
1 corona danesa	21,928	21,972
1 libra irlandesa	202,243	202,647
100 escudos portugueses	82,507	82,673
100 dracmas griegas	53,101	53,207
1 dólar canadiense	91,442	91,626
1 franco suizo	104,401	104,611
100 yenes japoneses	117,584	117,820
1 corona sueca	19,060	19,098
1 corona noruega	19,616	19,656
1 marco finlandés	28,008	28,064
1 chelín austríaco	12,043	12,067
1 dólar australiano	97,697	97,893
1 dólar neozelandés	86,466	86,640

Madrid, 6 de agosto de 1996.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

18388 RESOLUCIÓN de 25 de junio de 1996, de la Dirección General de Consumo y Seguridad Industrial, del Departamento de Industria, Comercio y Turismo, de homologación e inscripción en el Registro de Gran Recipiente a Granel, marca y modelo «Guimera, Sociedad Anónima» R-1, R-2 y R-3, para el transporte de mercancías peligrosas, fabricado por «Guimera, Sociedad Anónima».

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 «Guimera, Sociedad Anónima», con domicilio social en la calle Potosí, 9, municipio de Barcelona, para la homologación e inscripción en el Registro de Gran Recipiente a Granel, marca y modelo «Guimera, Sociedad Anónima» R-1, R-2 y R-3, fabricado por «Guimera, Sociedad Anónima», en su instalación industrial ubicada en Barcelona;

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, S. A., mediante informe, certificado y actas con clave BB.VC.12001/96-2, ha hecho constar que el tipo presentado cumple todas las especificaciones actualmente establecidas por la Orden de 7 de febrero de 1996 («Boletín Oficial del Estado» del 20), sobre grandes recipientes a granel.

He resuelto:

Homologar el tipo del citado producto con la contraseña de inscripción G-065 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 «Guimera, Sociedad Anónima» R-1, R-2 y R-3.

Características:

Gran recipiente a granel cilíndrico.

Material: Acero St-42.3 S/DIN 17100.

Características mecánicas mínimas:

Carga rotura 420 N/mm².

Límite elástico: 260 N/mm².

Alargamiento: 22 por 100.

Diámetros: 1.100-1.200-1.300 mm.

Longitudes totales: 2.230, 2.250, 2.000 mm.

Volúmenes: 2.005, 2.401, 2.588 l.

Elementos de seguridad: Válvula de venteo 5 efectos.

Presión de prueba: 2 bars.

Vaciado: Válvula de fondo 1".

Código: 31A.

Prueba periódica s/marginal 3662 TPC-ADR.

Productos autorizados a transportar por carretera (TPC-ADR):

Clase 3: Gasóleo.

Esta homologación se hace únicamente en relación con la Orden de 7 de febrero de 1996 («Boletín Oficial del Estado» del 20), sobre grandes recipientes a granel, por tanto, con independencia de la misma, se habrá de cumplir cualquier otro reglamento o disposición que le sea aplicable.

Contra esta Resolución, que no pone fin a la vía administrativa, se puede interponer recurso ordinario ante el Consejero de Industria, Comercio y Turismo, en el plazo de un mes, a contar desde la fecha de recepción de esta Resolución, sin perjuicio de poder interponer cualquier otro recurso que se considere oportuno.

Barcelona, 25 de junio de 1996.—El Director general, Albert Sabala Durán.