

Denominación de la entidad	Programa subvencionado	Subvención concedida — Pesetas
Unión de Consumidores de España (UCE).	Proyecto 1.H, Formación del Consumidor: Jornadas sobre integración del socio consumidor	1.341.600
	Proyecto 1.K, Representación en órganos consultivos: Participación en el Consejo de Consumidores y Usuarios	870.400
	Proyecto 1.B, Políticas Concurrentes: Consumo sostenible	6.040.000
	Proyecto 1.H, Formación del Consumidor: Campaña de formación, información y difusión sobre etiquetado ecológico y ecoproductos	13.328.000
	Proyecto 1.J, Promoción de la Salud: Promoción de la salud y participación en el sistema nacional de salud	12.984.000
Federación Unión Cívica Nacional de Consumidores y Amas de Hogar de España (UNAE).	Proyecto 1.C, Sistema Arbitral: Proyecto sobre arbitraje de consumo	3.200.000
	Proyecto 1.D, Colectivos Específicos:	
	Proyecto sobre la tercera edad como consumidores y usuarios	3.600.000
	Proyecto sobre seguridad infantil ..	3.335.000
Fundación Ciudadano.	Proyecto 1.G, Mensajes Publicitarios: Encuesta sobre publicidad infantil	1.000.000
	Proyecto 1.H, Formación del Consumidor: Proyecto «el consumidor se informa»	3.840.000
	Proyecto 1.I, Participación Nacional e Internacional: Proyecto de participación en movimientos asociativos supranacionales	480.000
	Programa 2, Información a los Consumidores: Lograr que la revista «Ciudadano» pueda ofrecer a sus lectores una información veraz y objetiva que se adapte a las necesidades del mercado actual	43.106.250
	Total subvenciones concedidas	210.150.127

Con cargo a la consignación presupuestaria 26.102.443C.483

Denominación de la entidad	Programa subvencionado	Subvención concedida — Pesetas
Asociación de autocontrol de la Publicidad.	Proyecto 1.E, Mensajes Publicitarios: Edición y distribución de la publicación «Autocontrol de la Publicidad». Realización seminario sobre regulación de la actividad publicitaria y elaboración del Código General de Ética Publicitaria	4.500.000
Fundación Universidad Carlos III	Proyecto 1.F, Formación de Especialistas: Proyecto de formación de especialistas en materia de consumo y atención al consumidor	5.960.000
Total subvenciones concedidas		10.460.000

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

23968 RESOLUCIÓN de 29 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 «Autovía del Mediterráneo. Carretera N-340, de Cádiz a Barcelona, por Málaga. Tramo: Motril-Adra. Provincias de Granada y Almería», 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, establece 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 28 de mayo de 1990 a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, como Memoria-resumen, la orden de estudio del estudio informativo mencionado, para iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El objeto de esta actuación es la definición de las diferentes opciones de trazado de la Autovía del Mediterráneo en el tramo Motril-Adra, con una longitud aproximada de 40 kilómetros, analizando sus ventajas e inconvenientes.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el potencial impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 9 de octubre de 1990, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio 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 redactó el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, sometiéndolos conjuntamente al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el 26 de junio de 1993 y en los «Boletines Oficiales de las Provincias de Granada y Almería» el 10 de julio de 1993 y el 28 de julio de 1993, respectivamente, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 28 de febrero de 1994 a la antigua Dirección General de Política Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

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

Una vez recibido el expediente, la Dirección General de Política Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras información complementaria sobre algunos aspectos del estudio de impacto ambiental no tratados con el suficiente detalle. La información remitida no se considera de valor alguno, por lo que el condicionado de la declaración refleja este hecho.

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 la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía del Mediterráneo, CN-340, de Cádiz a Barcelona, por Málaga, tramo Motril-Adra», de la Dirección General de Carreteras.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera ambientalmente viable, entre las soluciones factibles estudiadas incluidas en ella, la denominada solución 1 desde el origen hasta el inicio de la denominada solución 2;

la solución 2 completa; y a continuación la solución 1 hasta el final, observando las prescripciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y cumpliendo las siguientes condiciones:

1. Protección de las formas del relieve.—Dando por hecho que durante la redacción del proyecto de construcción habrá que ajustar el trazado a que se refiere esta declaración, que figura en el estudio informativo, disminuyendo tanto el volumen del movimiento de tierras como las alturas de los desmontes y terraplenes que figuran en el mismo, diseñando si es necesario las calzadas a distinto nivel, se proyectarán túneles y viaductos en aquellos desmontes y terraplenes que resulten con más de 45 metros y 40 metros de altura de talud, respectivamente.

2. Protección del sistema hidrológico.—Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas interceptadas y afectadas por las diversas actuaciones del proyecto, se llevarán a cabo las siguientes medidas:

Antes del inicio del proyecto de trazado de la autovía:

Se realizará un estudio en el que se señalen, a escala 1:5.000, las zonas con vulnerabilidad hidrogeológica, donde se pormenoricen los acuíferos que puedan verse afectados directa o indirectamente por la actuación. El trazado definitivo se justificará, desde el punto de vista de la minimización de impactos, a partir de este estudio.

En la fase de proyecto de trazado y de construcción:

Cada cauce interceptado tendrá su propio drenaje transversal, desechándose la reunión de escorrentías de diferentes cuencas parciales en puntos de drenaje unitario, para evitar, entre otros efectos, el incremento de los caudales drenantes y la alteración del perfil de equilibrio de la red de drenaje de cada cuenca, así como para mantener la necesaria seguridad ante avenidas y posibles inundaciones.

De acuerdo con las conclusiones del estudio de las zonas de vulnerabilidad hidrogeológica, se redactarán las medidas de prevención y control para garantizar que no puedan producirse vertidos hacia el sistema de drenaje natural superficial y de aguas subterráneas, de sustancias contaminantes procedentes tanto de la actividad de la obra como de los accidentes que puedan originarse durante la explotación de la misma.

En la fase de obras:

No se podrá ubicar ninguna instalación auxiliar, ni se podrán acumular materiales de obra, o procedentes de los movimientos de tierra, en aquellas áreas desde las que se puede afectar directamente o por escorrentía o erosión al sistema de drenaje natural superficial y al hidrogeológico detectado en el estudio de zonas de vulnerabilidad.

3. Protección de ecosistemas, del paisaje y de puntos de interés geológico.—Antes del inicio del proyecto de trazado se realizará:

Un estudio con carácter específico y de detalle, con planos a escala 1:5.000, donde se reflejarán los espacios de interés ecológico y paisajístico identificados por el estudio de impacto ambiental, en particular, los mencionados por el ICONA y la Agencia de Medio Ambiente.

La identificación y localización de las áreas en las que se desarrollan especies endémicas, las arboledas, las que tengan especial interés geológico, así como aquellas en las que se identifiquen corredores naturales de fauna.

Las afecciones directas e indirectas a los espacios antes indicados, debidas al trazado a que se refiere esta declaración, derivarán modificaciones de éste para minimizar afecciones.

En base al estudio antedicho, se delimitará un perímetro de actividad de obra, incluyendo la localización justificada, a través de un análisis medioambiental, de canteras, préstamos, vertederos, parques de maquinaria, plantas de hormigonado y asfaltado, almacenes, viarios de acceso a obras, instalaciones temporales, etc., que no deberán afectar a las sierras de Lújar y de Adra ni al Cerro del Águila, bases de los biotopos más característicos, ni situarse sobre las zonas de interés geológico, paisajístico o ecológico, ni en zonas de recursos hídricos superficiales o subterráneos definidos en el estudio de impacto ambiental y en la condición 2 de esta declaración.

La limpieza y desbroce de las áreas a ocupar por la autovía se realizarán fuera del período comprendido entre el 1 de abril y el 30 de junio, para evitar que estas actuaciones se realicen durante el período de nidificación de la avifauna.

Se diseñarán los pasos correspondientes a los corredores de fauna inventariados en el estudio, cuando éstos sean interceptados por la autovía.

Estos pasos tendrán una embocadura externa de 15 a 20 metros de amplitud, estrechándose a un mínimo de 6 a 8 metros de ancho y altura mínima de 4 metros.

4. Prevención del ruido.—Se realizará, en el proyecto de trazado, un estudio de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación de la vía en los núcleos poblacionales de Castillo de Huarca, Melicena y Guainos Bajos, afectados por la nueva infraestructura. En base a este estudio se modificará convenientemente el trazado a que se refiere esta declaración, o/y se diseñarán, se justificarán y se presupuestarán las medidas correctoras necesarias para garantizar que los niveles de inmisión sonora originados por esta actuación, medidos en las áreas definidas como urbanas o urbanizables en los documentos de planeamiento municipal vigentes en la fecha de publicación de esta declaración en el «Boletín Oficial del Estado» o, si no existieran éstos, a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura de las edificaciones existentes en el entorno, no sobrepasen los 55 dB Leq (A) y 65 dB Leq (A) entre las veintitrés horas y las siete horas y entre las siete horas y las veintitrés horas, respectivamente.

5. Protección del patrimonio histórico-artístico, cultural y socioeconómico.—Teniendo en cuenta la posibilidad de que se descubran restos que pudieran verse afectados por el trazado a que se refiere esta declaración, se realizará, antes del inicio del proyecto de trazado, un análisis de la situación del patrimonio histórico-artístico y arqueológico del área y su posible afección por la construcción de la autovía. Se establecerá el potencial arqueológico de todo el área localizando, caracterizando y catalogando los puntos de interés y las zonas de yacimientos, reflejando todo ello en planos a escala 1:5.000. El informe establecerá bien la modificación pertinente del trazado o las medidas previas para la conservación de este patrimonio.

En consulta con las Corporaciones Locales se realizará un estudio de delimitación de los suelos de alto valor agrícola y otros protegidos en las normativas municipales; y de las afecciones sobre los servicios de riego, de abastecimiento, de saneamiento y de vertederos de residuos sólidos urbanos.

Para minimizar las afecciones al patrimonio descrito se realizarán las modificaciones necesarias en el trazado a que se refiere esta declaración.

Durante la ejecución de las obras se realizará un control y seguimiento de las tareas para prevenir los riesgos y corregir las posibles afecciones al patrimonio arqueológico no identificado por el estudio mencionado, en consulta con el órgano competente de la Junta de Andalucía.

6. Protección de viarios.—Tanto en la fase de construcción como en la de explotación de la nueva autovía, se asegurará la continuidad de los viarios existentes. Para ello, se diseñarán las estructuras necesarias y se tomarán las medidas oportunas precisas, teniendo en cuenta las necesidades de paso de maquinaria agrícola y servicios forestales contra incendios.

Se restituirán todas las vías pecuarias catalogadas afectadas por la autovía, en consulta con el Instituto Andaluz para la Reforma Agraria.

Las vías pecuarias que pudieran verse afectadas son, entre otras, las siguientes:

Cañadas reales: De Gualchos, del Conjuero, de Málaga a Almería, de la rambla de Gualchos y de la rambla de Rubite.

Cordeles: Del cerro de las Monjas a los Pelaos, de la Fuente de la Higuera y del camino de los Cristales.

Veredas: De la rambla de Rubite.

Coladas: Del camino Viejo, de la Contraviesa, del Cerro Gordo, de Morón, del Algibe a Boquita Abuela, de Alforón, de los Yesos, de Melicena, del camino de Motril y de la cuesta de los Olivos, de las cuestas de Maurel y de los Coloraos, del camino de la playa, de la cuesta de los Alacranes, de la carretera de Tablate a Albuñol, de Hortichuela, de camino de Lújar, del barranco del Negro, de la haza de Trigo, de las hoyas Barranco, de la Marina, de Albuñol y del camino de Fregenite.

7. Localización de canteras, graveras, etc., y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica.—Si fuera necesario obtener material de préstamos, y áridos de cantera, se deberá dar preferencia a las explotaciones ya existentes en la zona, y si esto no fuese posible, o éstas fuesen insuficientes, las explotaciones que se abran deberán pasar evaluación de impacto ambiental en la autoridad ambiental competente.

En el proyecto de trazado y/o de construcción se incluirán las 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.

Se restaurarán taludes, embocaduras de túnel, vertederos, zonas de instalaciones auxiliares, viario de acceso a la obra, etc., para lo que se tomarán las siguientes medidas:

a) En el tratamiento de los taludes se evitarán las superficies planas, angulosas y aristas vivas. La revegetación de esos taludes se cuidará especialmente en zonas de alta visibilidad, utilizándose las especies autóctonas y endémicas recomendadas en el apartado 6.7 del estudio de impacto ambiental, siguiendo sus directrices generales para la disposición espacial.

b) Debido a los graves problemas de erosionabilidad de la zona, a las características de torrencialidad del sistema hídrico y a la fragilidad paisajística del entorno, los taludes de desmonte y terraplén deberán contar con cunetas de coronación y de pie de talud, respectivamente.

c) Se establecerá un tratamiento especial de restauración y adecuación paisajística en las boquillas de los túneles y estribos de grandes estructuras, adecuándolos a su entorno y estableciendo las medidas técnicas adecuadas para evitar problemas de estabilidad y de erosión eólica e hídrica. Además, se incluirá la restauración de los fondos de vaguadas afectados por la construcción de viaductos.

Las acciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras 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.

8. Seguimiento y vigilancia.—Se detallará el programa de vigilancia ambiental, propuesto en el apartado 7 del estudio de impacto ambiental, para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración. En él se indicará el proceso de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes, su frecuencia y período de su 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.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

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

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección de ecosistemas, paisaje y puntos de interés geológico, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la prevención del ruido, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección del patrimonio cultural y social, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas sobre la protección de viarios, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la localización de canteras, graveras, etc., y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, y al plan de obras, a que se refiere la condición 7.

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

Informe sobre la efectividad de las medidas correctoras sobre prevención del ruido, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas para la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica, a que se refiere la condición 7, así como sobre las actuaciones de reposición que sean precisas.

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 explotación.

Del examen de estos informes por parte de la Dirección General 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.

9. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando

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

La documentación referida es la siguiente:

Estudio y justificación, con los planos correspondientes, de la protección de las formas del relieve, a que se refiere la condición 1.

Estudio y justificación, con los planos correspondientes, de la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 2.

Estudio y justificación, con los planos correspondientes, de la protección de ecosistemas, del paisaje y de puntos de interés geológico, a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de los niveles sonoros y proyecto de medidas correctoras, a que se refiere la condición 4.

Análisis y estudio para la protección del patrimonio histórico-artístico, cultural y socioeconómico, a que se refiere la condición 5.

Justificación de las medidas adoptadas, relativas a la localización de canteras, graveras, etc., y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica, y plan de obra, a que se refiere la condición 7.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 8.

10. 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 justificados técnicamente en la Memoria y anejos correspondientes del proyecto de construcción, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en los planos del proyecto de construcción, sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas particulares del proyecto de construcción y su definición económica en el presupuesto del proyecto de construcción. También se valorarán los costes derivados del plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, 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.

Madrid, 29 de julio de 1996.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEJO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
1. ICONA	X
2. Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Sevilla	—
3. Presidencia de Junta de Andalucía. Sevilla	—
4. Agencia de Medio Ambiente. Junta de Andalucía. Sevilla.	X
5. Confederación Hidrográfica del Sur de España. Málaga.	—
6. Gobierno Civil de Granada	X
7. Diputación Provincial de Granada	—
8. Ayuntamiento de Adra	—
9. Gobierno Civil de Almería	X
10. Diputación Provincial de Almería	—
11. Ayuntamiento de Albuñol	—
12. Ayuntamiento de Calahonda	—
13. Ayuntamiento de Castell de Ferro	—
14. Ayuntamiento de Polopos	X
15. Ayuntamiento de Motril	—
16. GEM. Grupo Ecologista Mediterráneo	—
17. DUNA. Coordinadora Ecologista Almeriense	—
18. Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza	—
19. Instituto Andaluz Ecologista	—
20. Instituto Universitario de Ecología del Mediterráneo. Málaga	—
21. Instituto Universitario de Estudios de Desarrollo Regional. Universidad de Granada	—
22. Facultad de Ciencias de la Universidad de Granada	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
23. Departamento de Edafología. Facultad de Farmacia de Granada	--
24. Cátedra de Biología Vegetal. Facultad de Farmacia de Granada	X
25. AGNADEN. Agrupación Granadina de Naturalistas	X
26. Instituto Andaluz de Geología Mediterránea	X
27. ARTEMISA. Colectivo Ecologista	--

Las respuestas significativas desde el punto de vista ambiental, son las siguientes:

El ICONA recuerda que los impactos ocasionados en el medio natural por la ejecución de este proyecto no son independientes de los que se originen por otros tramos de la Autovía del Mediterráneo, y por ello recomienda que el estudio de impacto ambiental se extienda al área de influencia de la autovía en su conjunto, señalando que la ausencia de este proyecto global impide la evaluación de los posibles efectos sinérgicos y su impacto.

Envía un informe sobre el tramo de referencia, en el que señala que la autovía discurre cercana a espacios de interés natural que relaciona en un anexo. Estos espacios son:

Espacios incluidos en el proyecto Biotopos/Corine/ICONA/CEE:

Albufera de Adra.

Espacios incluidos en los planes especiales de protección del medio físico de las provincias de Granada y Almería:

Vega de Adra.

Cabo Sacratif.

Acantilados de la cala Calahonda-Castell.

Garganta del Guadalfeo.

Vega de Motril-Salobreña.

Otros espacios de interés natural:

Cueva del Gran Capitán, en Lobres.

Cueva de Lobres o del Perro, en Lobres.

Túnel de la Gorgaracha, en Motril.

Considera la presencia de algunas especies catalogadas en el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, de interés especial, como es el caso de la nutria; y en las cuevas y túnel antedichos varias especies de murciélagos: Murciélago pequeño de herradura, murciélago de cueva, murciélago grande de herradura, murciélago de Natterer y murciélago Hortelano. Otras especies presentes en la zona se catalogan en peligro de extinción, como en el caso del lince. Por otra parte, recomienda que, con objeto de minimizar el impacto, el trazado de la autovía discorra mayoritariamente sobre el correspondiente de la carretera nacional. También indica que los desmontes, escombreras y vertidos generados se deberán realizar de tal manera que no alteren las características naturales de los hábitats afectados y de manera especial el caudal y calidad de los ríos, así como su vegetación riparia y palustre.

El ICONA entiende que deben tomarse las medidas oportunas para garantizar el éxito reproductivo de las poblaciones animales afectadas, evitando toda molestia relacionada con las obras durante la época de cría, generalmente de mediados de abril a finales de junio, así como una permeabilidad adecuada de esta infraestructura, que permita los movimientos naturales de las especies animales y la dispersión botánica, adaptándola a las características naturales del territorio y a los ciclos biológicos de los organismos implicados.

También indica que el estudio de impacto ambiental debería contemplar aspectos tales como: Afecciones a vías pecuarias, montes de utilidad pública y espacios y especies indicados; identificación de los lugares de paso de fauna; evitar que se obstaculice un presumible paso de animales a través de la calzada y, en el caso de que el trazado sea vallado, que se aprovechen los desniveles topográficos para acondicionar pasos naturales (puentes en los arroyos y vaguadas, y túneles para las estructuras de montaña). El ICONA recomienda que en los lugares en los que las características del terreno no permitan la construcción de pasos adecuados, y sean estos necesarios, deben dejarse tramos de calzada sin vallar. Por último propone cómo deben ser diseñados los pasos para fauna, y realizar un seguimiento periódico de la emisión de contaminantes a la atmósfera y de la inmisión en organismos.

La Agencia de Medio Ambiente, a través de su Sección de Protección Ambiental, sugiere realizar un estudio detallado de la vegetación, fauna

y paisaje, indicando que se debe valorar el grado de afección ocasionado a la fauna por la limitación del desplazamiento que suponen las vallas laterales de la autovía. En este sentido cree conveniente construir algunos pasos bajo la autovía para facilitar ese desplazamiento y el de los medios de defensa contra incendios. También expone otras recomendaciones, tales como que se debería incluir la localización de las futuras canteras de abastecimiento, y tener en cuenta las normas establecidas para cada uno de los espacios catalogados en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de Granada que puedan ser afectados. Además, indica que se debe hacer especial referencia a los acantilados, calas, playas, etc.

El Gobierno Civil de Granada envía tres informes: El correspondiente a la Jefatura Provincial de Costas, en el que se expone la imposibilidad de estimar el impacto ambiental de un proyecto en la fase de estudio informativo; el del Servicio de Coordinación y Asistencia Técnica, en el que se indican sugerencias generales; y el emitido por el Instituto Andaluz de Reforma Agraria, en el que se expone que el impacto ambiental que puede crear la autovía en la zona es mínimo.

El Departamento de Biología Vegetal de la Universidad de Granada expone unas sugerencias generales que deberían ser tenidas en cuenta. Indica que en el tramo Calahonda-Castell de Ferro existen algunos acantilados calcáreos donde aparte de su importancia faunística se localizan algunos endemismos vegetales; uno de ellos («Rosmarinus tomentosus»), tiene un área tan reducida que no vive fuera del litoral granadino. En la Rjjana existe otro endemismo aún más local («Teucrium rixanense»). Por ello el trazado debe intentar no afectar a esas áreas rocosas. En el tramo Castell de Ferro-Adra, aconseja alejar el trazado de la línea de costa desplazándolo más al interior.

El Ayuntamiento de Polopos considera que el trazado debería hacerse más al norte, ya que en el municipio existen edificaciones y fincas de cultivo que tienen gran valor, mientras que más al norte son menos importantes.

AGNADEN (Agrupación Granadina de Naturalistas) expone que una autovía que sigue la línea de costa debería discurrir lo más alejada posible de ella, a no menos de 6 ó 7 kilómetros hacia el interior, evitando así una nueva pesadísima carga en una zona ya afectada actualmente. También indica que, por atravesar áreas desprovistas de vegetación y con problemas de erosión, debe prepararse un intenso programa de revegetación con plantas autóctonas en todos los taludes, rellenos, canteras, etc., originados por la actuación, procurando que los taludes no tengan una pendiente muy acusada, ya que ello dificulta la regeneración y favorece la erosión. Insiste en que deben evitarse las pocas áreas bien conservadas de las sierras de Almijara y Lújar, así como de la zona del Calar. Por último, indica que en el tramo Motril-Adra, en las vegas de ambas poblaciones, se mantienen aún cultivos abiertos (frente a los cultivos bajo plástico) que permiten la existencia de una ornitofauna costera y de humedales cada vez más diezmados. Además que, en Adra, se debe evitar que el trazado afecte al espacio protegido por la Junta de Andalucía denominado «La Albufera».

El Instituto Andaluz de Geología Mediterránea manifiesta que sería conveniente insistir en la estabilidad de los taludes, teniendo en cuenta el balance lastimoso de actuaciones similares llevadas a cabo en la zona. Además, recomienda la inmediata revegetación de las laderas afectadas, así como de los taludes artificiales creados, con el fin de conseguir una estabilización mecánica, frenar la erosión y no causar estragos estéticos.

ANEJO II

Resumen de estudio de impacto ambiental

Contenido.

El estudio de impacto ambiental se estructura en ocho epígrafes, en los que, tras analizar los objetivos, ámbito y proyecto, se pasa a describir el medio físico y social en la fase preoperacional. Posteriormente se realiza un análisis comparado de las alteraciones en el que se selecciona una solución y se establecen las medidas correctoras y el plan de vigilancia y control. Se acaba con un apéndice de cartografía, fotografía, documentación y bibliografía. En términos generales, recoge el contenido solicitado en el artículo 7, capítulo II del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, si bien los epígrafes utilizados se utilizan de forma diferente: «Descripción del medio físico» y «Descripción del medio social», para definir el inventario ambiental, y «Análisis comparado de alteraciones», para la identificación y valoración de impactos.

Descripción del proyecto:

El estudio define el trazado de la autovía del Mediterráneo, CN-340, de Cádiz a Barcelona por Gibraltar, en el tramo Motril-Adra, con una

longitud aproximada de 40 kilómetros. En su origen conecta con el tramo Nerja-Motril, al este de Motril, y finaliza al oeste de Adra, donde conecta con el punto kilométrico 9+542,842 del proyecto de construcción II-AL-2460 de la variante de Adra. El trazado afectará a los municipios granadinos de Albuñol, Gualchos, Lújar, Motril, Polopos, Rubite y Sorvilán (puntos kilométricos 0 al 33,5), y al municipio almeriense de Adra (puntos kilométricos 33,5 al 40).

La orden de estudio del estudio informativo de la Dirección General de Carreteras de 18 de mayo de 1990, así como la aprobación técnica de dicho estudio informativo de fecha 24 de mayo de 1993, establecen las características del proyecto, definiéndolo como una autovía tipo A-100, con dos calzadas de 7 metros, arco exterior de 2,5 metros e interior de 1 metro, siendo la pendiente máxima del 6 por 100 y el radio mínimo de 544 metros, debiéndose justificar las características de la mediana.

El estudio informativo plantea tres soluciones de trazado, de las que la solución 1 es la base, siendo las otras dos modificaciones puntuales de aquélla:

Solución 1: Partiendo del norte de los Llanos de Carchuma, a unos dos kilómetros de la costa, se dirige al este y se acerca a la costa, bordeando el cerro del Águila por su parte meridional. Gira hacia el norte y cruza la rambla de Gualchos aguas arriba de Castell de Ferro. Continúa hacia el este, paralela a la costa, de la que se distancia entre 1.200 metros (punta de Baños) y 200 metros (Guaiños). Esta solución tiene una longitud de 40.425 metros, con un volumen estimado de 17.482.210 metros cúbicos de desmonte y 16.719.763 metros cúbicos de terraplén.

Solución 2: Es una variante de la anterior, distinguiéndose de ésta (puntos kilométricos 2,371 al 11,509) en que bordea el cerro del Águila por su parte septentrional mediante un túnel de 1.650 metros, separándose de la costa unos 2.900 metros, a la altura de Castell de Ferro. Esta solución tiene una longitud de 39.310 metros, con un volumen estimado de 17.032.515 metros cúbicos de desmonte y 15.342.202 metros cúbicos de terraplén.

Solución 3: Es semejante a la solución 1, variando su trazado únicamente entre los puntos kilométricos 22,798 y 36,705, en que se adentra más al interior (máximo de 1.950 metros separada de la costa en la rambla de Albuñol). Esta solución tiene una longitud de 4.165 metros, con un volumen estimado de 21.851.843 metros cúbicos de desmonte y 16.556.296 metros cúbicos de terraplén.

Por razones de rentabilidad económica y por razones ambientales el estudio propone la realización de la solución 1.

Para dar idea de la magnitud de los taludes, se relacionan a continuación aquellos que tienen más de 30 metros de altura, tanto de desmonte como de terraplén, en la solución 1, elegida por la Dirección General de Carreteras.

De punto kilométrico a punto kilométrico	Terraplén		Desmonte	
	Longitud	Alt. máxima	Longitud	Alt. máxima
1,000-1,250	—	—	250	52
1,400-1,900	500	48	—	—
2,350-2,500	150	88	—	—
2,750-3,100	—	—	350	37
3,250-3,450	200	42	—	—
3,650-3,750	100	47	—	—
4,350-4,450	100	45	—	—
5,200-5,400	200	64	—	—
5,850-5,950	100	56	—	—
6,100-6,300	—	—	200	38
6,900-7,000	—	—	100	40
7,100-7,200	100	50	—	—
7,300-7,600	—	—	300	46
8,050-8,150	100	52	—	—
9,150-9,250	100	40	—	—
9,800-9,900	—	—	100	37
11,500-11,700	—	—	200	37
13,300-13,500	200	40	—	—
14,550-14,650	100	45	—	—
18,450-18,550	—	—	100	42
18,700-18,800	100	60	—	—
18,900-19,200	—	—	300	60
19,500-19,600	—	—	100	44
19,700-19,800	100	67	—	—
19,950-20,050	—	—	100	60

De punto kilométrico a punto kilométrico	Terraplén		Desmonte	
	Longitud	Alt. máxima	Longitud	Alt. máxima
20,500-20,700	—	—	200	55
21,000-21,100	—	—	100	45
21,800-22,100	—	—	300	47
22,250-22,350	—	—	100	40
22,500-22,900	—	—	400	60
23,050-23,350	300	60	—	—
24,300-24,400	100	30	—	—
24,550-24,650	—	—	100	47
24,800-25,000	200	71	—	—
25,900-26,200	—	—	300	40
27,050-27,150	—	—	100	42
27,400-27,500	100	30	—	—
27,700-27,900	—	—	200	34
28,600-28,800	—	—	200	40
29,000-29,100	—	—	100	40
29,950-30,050	—	—	100	46
30,250-30,350	—	—	100	33
30,450-30,550	—	—	100	38
31,650-31,750	—	—	100	50
31,950-32,050	—	—	100	40
32,150-32,250	—	—	100	35
33,000-33,600	—	—	600	52
35,200-35,300	—	—	100	50
37,450-37,550	—	—	100	52
37,800-38,000	200	60	—	—
39,550-39,650	—	—	100	38
Total	3.050	88	5.700	60

Inventario ambiental: Se analizan los elementos constituyentes del medio físico (clima, geología-geomorfología, hidrología, edafología, vegetación, fauna, paisaje y espacios de interés natural) y social (demografía, territorio, economía, cultura y marco jurídico-administrativo) que pueden verse afectados por el proyecto.

En el apéndice de cartografía se incluyen siete mapas pluritemáticos a escala aproximada de 1:100 y 1:200, donde se representan trazados, geología (junto a tectónica, geomorfología, recursos e hidrología superficial y subterránea), vegetación, intervisibilidad, espacios de interés natural, arqueología, planeamiento y vías pecuarias. Se incluye un reportaje fotográfico.

Se indica en el estudio que el clima es prácticamente único en el litoral español, destacando el carácter plenamente subtropical del régimen térmico (invierno muy suave, verano caluroso y estaciones intermedias muy templadas). El régimen pluviométrico es típicamente mediterráneo, con una estación seca y otra húmeda. En cuanto al soleamiento, es una de las regiones que presentan un índice más alto, con unos ciento treinta y cinco días despejados al año.

La litología atravesada por las tres soluciones, según el estudio, son: Filitas, mármoles, micaesquistos y esquistos cuarcíticos, esquistos con granate, y materiales cuaternarios (depósitos aluviales y terrazas de rambla, coluviones, terrazas marinas y depósitos de playa).

El relieve presenta dos entornos netamente diferenciados: Las planicies costeras y las elevaciones montañosas con sus barrancos, que ocupan prácticamente la totalidad del ámbito del proyecto. Estos barrancos son la consecuencia de la erosión de sustratos de competencia baja o media (filitas, esquistos, yesos, etc.), manteniéndose, como crestas, los más resistentes a la erosión (dolomias, calizas, cuarcitas, mármoles, etc.). Los valles pueden tener forma de valle plano (ramblas), conteniendo depósitos del cuaternario, o bien en forma de «V», con alto potencial erosivo. En la línea costera, generadas por la acción marina, se distinguen las formas de relieve siguiente: Playas, acantilados, deltas y terrazas marinas. Por último, se indica la importante influencia de la actividad humana en el relieve, destacando las minas, las canteras, las áreas urbanizadas, las zonas agrícolas aterrazadas y las infraestructuras existentes.

Se reseñan, como procesos activos o potenciales, la erosión, entre moderada y alta; la inestabilidad gravitacional, por caída en bloques o deslizamientos; las inundaciones, sobre todo en las llanuras de las ramblas; los problemas geotécnicos por la presencia de yesos intercalados en el sustrato que podrían generar colapsos por disolución o afectar a los hormigones. Asimismo, también son susceptibles de generar colapsos por karsificación las formaciones carbonatadas, tan abundantes en la zona.

Aunque los materiales que constituyen el sustrato son mayoritariamente impermeables, existen:

Las dolomías y calizas, que se recargan por infiltración del agua de lluvia, explotados escasamente por bombeo en zonas próximas al litoral.

Las formaciones de tipo aluvial, emplazadas en las ramblas, deltas y playas, que se recargan por infiltración de las aguas que discurren por su cauce. Las numerosas extracciones por bombeo generan un riesgo de salinización de estos acuíferos, presentando una alta vulnerabilidad a la contaminación.

El estudio realiza, de acuerdo con los mapas del proyecto LUCDEME, una clasificación de los distintos tipos de suelos en la zona, según su aprovechamiento, y expone que la vegetación presente está representada por: Pinares de repoblación; cultivos de almendros (algunos abandonados); cultivos intensivos y vegetación en ramblas, con algunas especies exóticas, y zonas de pastizal-matorral xérico, donde hay mayores posibilidades de encontrar especies endémicas.

Según el estudio, las alteraciones por aterramiento de las laderas, unido a las deforestaciones, han alterado el hábitat de gran número de especies, estando presentes las propias de medios áridos, destacando las aves y reptiles. Los anfibios tienen una escasa representación, lo mismo que los mamíferos, debido a la escasa cobertura vegetal. Se menciona la posibilidad de la existencia de la alondra de Dupont y el camachuelo trompetero, clasificados dentro de las categorías de indeterminada y vulnerable, respectivamente. En cuanto a los mamíferos, destaca la existencia de tres especies de murciélagos, catalogados como vulnerables, y el erizo moruno, catalogado como raro.

Según el estudio, destacan los relieves acusados, con sierras escarpadas que ganan altura rápidamente desde la costa, con una gran cantidad de barrancos, aportando un aspecto de gran aridez, debido a la casi total ausencia de arbolado, excepto en el fondo de algunos barrancos y en algunos cerros, como el de Rijanilla o el Águila. Se destaca la gran visibilidad que tiene el territorio como consecuencia de las importantes elevaciones.

Según el estudio, tanto en el área del proyecto como en las proximidades, existen una serie de espacios que debido a sus elevados valores han sido incluidos en el Inventario de Espacios de Interés Natural del ICONA. Estos espacios son la desembocadura del río Guadalfeo, cabo Sacratif, sierra de Lújar, sierra de la Contraviesa y sierra de Adra. Ninguno de estos espacios es afectado por las alternativas planteadas.

El estudio dice que la vega de Albuñol, considerada como paisaje agrícola singular, se encuentra entre los espacios y bienes protegidos de la provincia de Granada, destacando su interés hidrogeológico y sus características paisajísticas. Se indica que los principales problemas que tiene son: El riesgo de avenida, las extracciones ilegales de agua del acuífero y la intrusión marina en el mismo. Esta vega es atravesada, mediante una estructura, por las dos alternativas estudiadas en la zona.

Según el estudio, en una zona existe una importante red de vías pecuarias y un rico patrimonio arqueológico.

Medidas correctoras: Se establecen las siguientes medidas tendentes a evitar los impactos ocasionados por la obra:

Para proteger los acuíferos se recomienda que debe evitarse la implantación de vertederos, parques de maquinaria o acumular materiales en los valles o áreas permeables, con el fin de evitar la contaminación.

En el tratamiento de los taludes de desmonte se evitarán las superficies planas, angulosas y aristas vivas. Dada la presencia de fuertes taludes, hasta de 60 metros, se recomienda su estabilidad geotécnica, mientras que en los restantes se recomiendan pendientes suaves y su revegetación inmediata.

Los vertederos y canteras se ubicarán en zonas ya degradadas, de escasa visibilidad, y en las cercanías de caminos ya existentes, evitándose su localización en puntos de interés geológico, márgenes de ríos y espacios catalogados de los planes especiales de protección del medio físico de las provincias de Granada y Almería. Se procurará reutilizar las canteras y vertederos ya existentes, sea como suministradores o como puntos de vertido, evitándose la concentración de los sobrantes en un solo gran vertedero. Siempre deberá procederse a su restauración posterior.

Se recuperarán los viarios y las áreas utilizadas en fase de construcción, debiendo reponerse inmediatamente el viario rural y las servidumbres de paso. Una vez decidido el trazado, se consultará al Instituto Andaluz para la Reforma Agraria (IARA) acerca de las zonas conflictivas o poco definidas de las vías pecuarias.

La revegetación se cuidará especialmente en zonas de alta visibilidad, utilizándose especies autóctonas y endémicas, recomendándose una lista de 26 especies arbustivas y cinco arbóreas. Se señalan directrices generales para la disposición espacial de estas especies.

Se recomienda la localización de barreras acústicas de 1 y 1,5 metros de altura en cinco zonas definidas para minimizar las afecciones sónicas, aunque se reconoce que hay un punto donde los niveles de ruido sobrepasarán los 65 DB (A) Leq. (Castillo de Huarca 3).

El estudio elige la solución 1.

Análisis del contenido.

En líneas generales, el estudio presenta una cartografía poco clara, a escala muy reducida y, en ciertos momentos, con una gran amalgama de datos representados, que impiden la caracterización precisa de los fenómenos reflejados.

No se analizan los impactos potenciales que se producirán por la excavación de grandes trincheras que incluso podrían afectar a algún punto catalogado como punto de interés geológico, ya que, según el estudio, no se conocen ni los emplazamientos ni los puntos de interés existentes.

Tampoco se evalúa la erosionabilidad de las laderas y la modificación de la actual dinámica erosión-transporte-sedimentación.

En cuanto a las aguas subterráneas, el estudio se atreve a decir que los efectos no son evaluables dada la inexistencia de información sobre acuíferos en la zona.

El estudio de fauna no trata las observaciones que hace el ICONA en su contestación a consultas previas sobre la probable presencia del linco.

El análisis del paisaje es muy general y sólo se centra en el aspecto de intervisibilidad, sin definir los diversos espacios presentes, sus elementos y características constituyentes, su calidad o fragilidad.

Para la valoración de impactos se ha utilizado un método donde no se distinguen los impactos producidos por las diversas acciones o fases del proyecto, utilizándose un sistema de escalas para definir el carácter y nivel de las alteraciones, que después se abandona cuando se comparan las alternativas propuestas. Esto produce confusión, principalmente cuando en la comparación de alternativas el carácter de la alteración se considera «difícil de estimar» y su nivel «no evaluable».

Se establecen medidas correctoras genéricas y sin diseñar ni, por tanto, valorar.

ANEJO III

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

Ayuntamiento de Adra.
Ayuntamiento de Polopos.
Ayuntamiento de Sorvilán.
Confederación Hidrográfica del Sur.
Ayuntamiento de Gualchos en Castell de Ferro.
Ayuntamiento de Albuñol.
Mancomunidad de Municipios de la Costa Tropical de Granada.
Ayuntamiento de Motril.
Coordinadora para la Defensa Ambiental de la Costa Granadina.
«Castillo del Pino, Sociedad Anónima».
Grupo Popular Municipal del Ayuntamiento de Sorvilán.
Comunidad de Regantes de la Rambla de Cautor.
José Martín López.
Enrique Lasheras Prieto, José Lasheras Urbano y José Victoria Puga, Armin Dressel.

Contenido ambiental significativo de las alegaciones.

1. Ayuntamiento de Adra.—Se considera adecuado, en líneas generales, el trazado propuesto, aunque propone las siguientes modificaciones y sugerencias:

El desplazamiento del trazado, 300 metros, hacia el norte en la zona de Guaínos Bajo y La Alcazaba, para que discurra más alejada de estos núcleos urbanos.

La realización de un estudio pormenorizado de los servicios existentes, manteniendo las actuales servidumbres y la realización de pasos inferiores que permitan la circulación de grandes camiones.

2. Ayuntamiento de Polopos.—Se solicitan diversos cambios de trazado para que éste perjudique menos a los vecinos del municipio. Para ello, el Ayuntamiento propone que se desplace el trazado unos 100 o 200 metros hacia el norte, entre los puntos kilométricos 16,500 y 18,500, para que no se afecten los invernaderos del término municipal y que discurra, también, al norte del núcleo de Hoza del Trigo. Igualmente, acepta y apoya las alegaciones presentadas por la Coordinadora para la Defensa Ambiental de la Costa Granadina.

3. Confederación Hidrográfica del Sur.—Informa de la presencia de una conducción de agua en tubería hacia Castell de Ferro, desde un canal de riego, y de la presencia de un depósito en La Rábida. Ambos se verán afectados previsiblemente por el trazado propuesto.

4. Ayuntamiento de Albuñol.—Suscribe las alegaciones presentadas por la Coordinadora para la Defensa de la Costa Granadina en lo que afecta a su término municipal.

5. Mancomunidad de Municipios Costa Tropical de Granada.—Apoya las alegaciones presentadas por los Ayuntamientos que componen dicha Mancomunidad.

6. Ayuntamiento de Motril.—Propone que se sustituyan los grandes rellenos por viaductos a su paso por barrancos y pequeñas ramblas y que se profundice en el estudio del Karst de Calahonda, a fin de proponer otra solución de menor impacto.

7. Coordinadora para la Defensa Ambiental de la Costa Granadina.—Propone una serie de medidas correctoras para minimizar las alteraciones detectadas, en especial sobre algunos espacios singulares de alto valor geomorfológico, arqueológico y paisajístico. Los principales impactos detectados son:

1.º La afección directa a cauces fluviales y el seccionamiento de interfluvios.

2.º Un fuerte impacto paisajístico producido por una estructura lineal que discurre a media ladera, en una zona poco diversa, de textura fina, monocroma, de alta fragilidad visual y cercana a la costa. La integración paisajística será difícil debido a la presencia de unos suelos pobres, un clima desfavorable y unas pendientes acusadas.

3.º Efecto barrera acusado sobre la fauna que se desplace hacia las zonas más cercanas al mar durante el invierno.

4.º Incremento de los procesos erosivos debido a la modificación de las pendientes, a la construcción de trincheras, al deterioro de la vegetación y a la extracción de material de relleno.

5.º Afección directa al Karst de Calahonda (zona Carchuma-Castell de Ferro), caracterizado por su interés geológico, geomorfológico, hidrogeológico, arqueológico y ecológico.

Las medidas correctoras propuestas son:

1.ª Tramo Carchuma-Castell de Ferro: Cambio de trazado construyendo un túnel (cota: 200 m.s.n.m.) que vaya desde el cortijo de los Sánchez (Carchuma) hasta la margen derecha del barranco de Gualchos, donde enlazaría con la solución 1 (punto kilométrico 10,000), tras un recorrido de cuatro kilómetros. El incremento de costes se compensaría por la reducción de la longitud de la traza casi a la mitad.

2.ª En el resto del trazado se minimizará el impacto mediante la construcción de pequeños túneles, falsos túneles y viaductos que aminorarán el movimiento de tierras y reducirán el efecto barrera para la fauna.

3.ª Se prestará una especial atención a las medidas de revegetación y al control de vertidos, escombros, etc., por la gran fragilidad visual y escasa capacidad regenerativa de la zona.

8. Comunidad de Regantes de la Rambla de Cautor.—Solicita que, entre los parajes de Los Colaillos y la Rambla de Cautor, la traza se desplace más al norte, con lo que, por un lado, serían menores los costes de expropiaciones y el impacto ambiental y social y, por otro, supondría una mayor comunicación. Se remiten planos de propuestas de trazado en la zona.

9. José Martín López.—Aduce que una finca de su propiedad, con invernaderos y cortijo, situada en terrenos calificados como de alto interés agrícola, se verá seccionada por el trazado proyectado, por lo que propone una modificación puntual del trazado en el punto kilométrico 11,000, proponiendo que éste discurra por un lado de su finca (aunque suponga la pérdida de la edificación). Solicita se tenga en cuenta la presencia de una vía pecuaria en ese mismo entorno.

10. Enrique Lasheras Prieto, José Lasheras Urbano y José Victoria Puga.—Consideran que el trazado propuesto no tiene en cuenta el carácter agrícola de los suelos que atraviesa a su paso por la Rambla del Trigo (puntos kilométricos 16,000 a 18,500), por lo que proponen se desplace la traza más al norte, con lo que se logra un menor impacto ambiental, social y coste de expropiaciones, así como la disposición de una franja mayor para el desarrollo urbanístico de La Guapa.

11. Armin Dressel.—Se opone a la solución propuesta y considera la solución 3 como más idónea desde el punto de vista turístico y ambiental.

BANCO DE ESPAÑA

23969 RESOLUCIÓN de 29 de octubre de 1996, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 29 de octubre 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	127,232	127,486
1 ECU	161,342	161,666
1 marco alemán	84,243	84,411
1 franco francés	24,916	24,966
1 libra esterlina	204,384	204,794
100 liras italianas	8,375	8,391
100 francos belgas y luxemburgueses	408,941	409,759
1 florín holandés	75,099	75,249
1 corona danesa	21,929	21,973
1 libra irlandesa	206,230	206,642
100 escudos portugueses	83,256	83,422
100 dracmas griegas	53,557	53,665
1 dólar canadiense	94,532	94,722
1 franco suizo	101,412	101,616
100 yenes japoneses	111,941	112,165
1 corona sueca	19,395	19,433
1 corona noruega	19,895	19,935
1 marco finlandés	28,099	28,155
1 chelín austriaco	11,974	11,998
1 dólar australiano	100,538	100,740
1 dólar neozelandés	89,800	89,980

Madrid, 29 de octubre de 1996.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES

23970 ACUERDO de 23 de octubre de 1996, del Consejo de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, sobre delegación de determinadas competencias en favor de Presidente y Vicepresidente de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

El Consejo de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, en su reunión del día 23 de octubre de 1996, adoptó el siguiente acuerdo:

Delegar en el Presidente y Vicepresidente de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, que podrán ejercerla de modo indistinto, la facultad prevista en el artículo 3 del Real Decreto 116/1992, de 14 de febrero, sobre representación de valores por medio de anotaciones en cuenta y compensación y liquidación de operaciones bursátiles, para autorizar la reversión de la forma de representación de los valores representados por medio de anotaciones en cuenta a títulos.

Madrid, 23 de octubre de 1996.—El Presidente, Juan Fernández-Armesto Fernández-España.