

**22127** *RESOLUCIÓN de 22 de octubre de 2001, de la Confederación Hidrográfica del Júcar, por la que se establece la composición permanente de la Mesa de Contratación.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 81 del texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones públicas, aprobado por R.D.L 2/2000 de 16 de Junio, y en el artículo 22 del Real Decreto 390/1996, de 1 de marzo por el que se desarrolla parcialmente la Ley 13/1995, de 18 de mayo, así como lo previsto en el artículo 17 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Esta Presidencia resuelve:

Primero.—Modificar la Mesa de Contratación de esta Confederación Hidrográfica del Júcar, con carácter permanente, que tendrá la siguiente composición:

Presidente: El Secretario general del organismo.

Suplente: El Jefe del Área Económica.

En caso de vacante, ausencia o enfermedad de los mismos, podrá designarse otro funcionario con nivel mínimo de Jefe de Servicio.

Vocales:

El Director adjunto-Jefe del Área de Explotación.

Suplente: El Jefe de Área Zona II de la Dirección Técnica.

El Comisario adjunto-Jefe del Área de Calidad de las Aguas.

Suplente: El Jefe del Área de la Gestión de Dominio Público Hidráulico.

En caso de vacante, ausencia o enfermedad de los mismos, podrá designarse otro funcionario con nivel mínimo de Jefe de Servicio.

Un representante del Servicio Jurídico del Estado que corresponda asesorar a este organismo.

Un representante de la Intervención Delegada de la Intervención General de la Administración del Estado, en el organismo.

Secretario: El Jefe del Servicio de Recursos y Reclamaciones.

Suplente: La Jefa del Negociado de Contratación del organismo, pudiendo ser sustituidos por un funcionario o personal del organismo adscrito a la Secretaría General.

Segundo.—La presente Resolución surtirá efectos desde el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Valencia, 22 de octubre de 2001.—El Presidente, Juan Manuel Aragónes Beltrán.

**22128** *RESOLUCIÓN de 23 de octubre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental de las modificaciones de trazado de la autopista radial R-4 (Madrid-Ocaña) a su paso por la vega del río Tajo y la reserva natural de «El Regajal-Mar de Ontígola» (puntos kilométricos 27+000 a 37+000), provincia de Madrid, de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Por Resolución de 30 de julio de 1999 («Boletín Oficial del Estado» de 31 de agosto), la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental formuló declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «N-IV. Tramo: Variante entre la M-50 y la propia N-IV, en el entorno de Ocaña» (autopista de peaje R-4 de Madrid a Ocaña), de la Dirección General de Carreteras.

Posteriormente, durante la elaboración del proyecto de trazado, la sociedad concesionaria adjudicataria de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-4 de Madrid a Ocaña, ha desarrollado modificaciones de trazado a su paso por la vega del río Tajo y la Reserva Natural de El Regajal-Mar de Ontígola.

Por otra parte, la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, recoge en su anexo II la tipología de los proyectos que sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental tras un análisis caso por caso. La modificación ahora propuesta cabría dentro del grupo 9 (otros proyectos), tipo k (cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente).

Con fecha 22 de junio de 2001, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación correspondiente a las modificaciones propuestas por la sociedad concesionaria adjudicataria de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-4 de Madrid a Ocaña, para determinar la compatibilidad de dichas modificaciones con el condicionado de la declaración de impacto ambiental.

Con fecha 7 de julio de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, la documentación relativa a las modificaciones propuestas con objeto de decidir sobre la necesidad de someter dichas modificaciones a una evaluación de impacto ambiental.

Como anexo I se incluye un resumen de las modificaciones propuestas.

Con fecha 25 de julio de 2001, las Direcciones Generales de Calidad y Evaluación Ambiental y de Medio Natural de la Comunidad de Madrid emitieron un informe conjunto relativo a las implicaciones ambientales de las modificaciones propuestas. Un resumen de dicho informe se acompaña como anexo II.

Examinada la documentación recibida, la Secretaría General de Medio Ambiente, considera que como resultado de la ejecución de las modificaciones que ahora se proponen, no se observa la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos, distintos de los identificados en la evaluación de impacto ambiental realizada sobre el estudio informativo, que haga necesario llevar a cabo un nuevo procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, resuelve hacer extensiva la declaración de impacto ambiental formulada por Resolución de 30 de julio de 1999, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a las modificaciones de trazado de la autopista radial R-4 (Madrid-Ocaña) a su paso por la vega del río Tajo y la Reserva Natural de El Regajal-Mar de Ontígola. No obstante, el proyecto de construcción definirá las medidas compensatorias adicionales, de acuerdo con las observaciones realizadas por las Direcciones Generales de Calidad y Evaluación Ambiental y de Medio Natural de la Comunidad de Madrid, suprimiendo o corrigiendo aquellas medidas que se consideran no oportunas e incorporando las otras medidas adicionales propuestas por las citadas Direcciones Generales.

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, antes de la aprobación del proyecto de construcción, el proyecto de todas las medidas compensatorias.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 23 de octubre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

#### ANEXO I

##### Resumen de las modificaciones propuestas

La parte del trazado que se propone modificar está comprendida entre los puntos kilométricos 28+100 y 38+210 de la alternativa 7 oeste, seleccionada en la evaluación de impacto ambiental realizada sobre el estudio informativo. Esos puntos kilométricos se corresponden con los puntos kilométricos 27+000 y 37+000 respectivamente, del trazado desarrollado por el anteproyecto.

La variante propuesta, a su paso por la vega del Tajo, ajusta el trazado en planta con desplazamientos de 85 metros hacia el oeste en la bajada a la vega del Tajo (punto kilométrico 29+000), 120 metros hacia el este antes del cruce del río Tajo (punto kilométrico 30+000) y 100 metros hacia el norte en la subida hacia el Regajal (punto kilométrico 33+000). Los dos últimos ajustes permiten un mayor acercamiento de la nueva autopista a la actual N-IV. La variante propuesta también modifica la rasante prevista en el estudio informativo bajando ésta unos 10 metros en el cruce del

río Tajo con lo que se consigue un viaducto a la misma cota que el viaducto de la actual N-IV y disminuyendo igualmente la cota del área de peaje a 2 metros sobre el terreno. Con la solución propuesta, al acercarse más a la N-IV, se reduce en un 49 por 100 el área de ocupación respecto a la alternativa 7 oeste. Esta optimización del uso del corredor de la N-IV por parte de la nueva autopista supone una mejora ambiental del proyecto en el entorno de la vega del Tajo.

La variante propuesta, a su paso por la Reserva Natural de El Regal-Mar de Ontígola, mantiene el mismo trazado en planta que el previsto en el estudio informativo pero modifica el alzado adaptándolo a la cota de la N-IV lo que reduce el impacto visual. La variante sustituye el viaducto de 2.800 metros de longitud previsto en el estudio informativo por un trazado a menor cota que incluye viaductos de 450 metros sobre el arroyo de las Salinas y de 250 metros sobre una vaguada antes de abandonar la Reserva Natural. Con la modificación propuesta el incremento de ocupación de superficie de la Reserva Natural es de 8.201 metros cuadrados, lo que supone un 0,14 por 100 de la superficie de dicha Reserva Natural.

La documentación técnica de las modificaciones propuestas incluye un análisis ambiental y una propuesta de medidas compensatorias adicionales a las recogidas en la declaración de impacto ambiental realizada sobre el estudio informativo. Dichas medidas son:

**Programa de recuperación, protección y conservación:**

- Colocación de barreras, cerramientos, cancelas y señalización.
- Construcción de abrevaderos.
- Limpieza de residuos sólidos.
- Construcción de pantalla vegetal de *Pinus halepensis* junto a la vía ferroviaria.
- Conversión de un paseo arbolado en la antigua N-IV a su paso por la Reserva.
- Regeneración de taludes, barrancos y zonas de máxima erosión de la A-4.
- Multiplicación de plantas endémicas.
- Estudios para la viabilidad de solucionar los vertidos sin depurar del municipio de Ontígola.
- Estudio de viabilidad para la restauración del muro de la presa del embalse de Ontígola.

**Programa de uso público:**

- Acondicionamiento de accesos, aparcamientos y senderos, en la zona de la M-416 y Mar de Ontígola.
- Señalización.

**Programa de infraestructuras:**

- Construcción de un dique de cola en el Mar de Ontígola.
- Construcción de diques en barrancos y pequeños arroyos.
- Instalación de una escala limnométrica y de un limnógrafo en el Mar de Ontígola.
- Reconocimientos batimétricos y sedimentológicos.
- Limpieza, rehabilitación y encauzamiento del arroyo de Ontígola entre la presa y la N-IV.
- Limpieza, rehabilitación y encauzamiento del arroyo de las salinas.
- Limpieza de márgenes y canalización de las aguas procedentes de la M-416.
- Limpieza de márgenes y canalización de las aguas procedentes de la N-IV.
- Colocación de pantallas lumínicas y eliminación de focos en la N-IV y la R-4.

**Programa de investigación científica:**

Acuerdos de colaboración con la Sociedad Hispano-Luso-Americana de Lepidopterología (SHILAP) en coordinación con la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Montes de Madrid, en los siguientes estudios y proyectos:

- Estudios sistemáticos, taxonómicos y ecológicos, censo y catalogación de lepidópteros de la zona.
- Proyecto de aclimatación e incorporación de la especie *Iolana iolas* basándose en la plantación de *Colutea arborescens*.
- Proyecto de aclimatación e incorporación de la especie *Clepsis laetitia* basándose en la plantación de *Vella pseudocitrus*.
- Proyecto de plantación de especies nutricias para potenciar el aumento de las poblaciones de especies endémicas de la Reserva Natural.

## ANEXO II

### Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Las Direcciones Generales de Calidad y Evaluación Ambiental y de Medio Natural de la Comunidad de Madrid informan que la nueva solución aportada es menos impactante sobre los valores naturales de la zona, disminuyendo la afección sobre el Espacio Natural Protegido.

En cuanto a la propuesta de medidas compensatorias adicionales como consecuencia de la modificación de la obra, se informa lo siguiente:

**Programa de recuperación, protección y conservación:**

Colocación de barreras, cerramientos cancelas y señalización: Se estima conveniente, aunque además sería oportuno finalizar el cerramiento de la reserva y realizar un arreglo del existente; también sería conveniente, con el fin de enmascarar dicho cerramiento, la plantación a lo largo de todo el perímetro de la reserva de especies arbustivas propias de la zona.

Construcción de abrevaderos: No se considera oportuno, ya que la presencia de ganado en la Reserva no es relevante ni tiene interés desde el punto de vista de la conservación y mejora de sus valores naturales.

Limpieza de residuos sólidos: Se estima oportuno pero se considera que esta actuación se ha de incluir en la restauración de las áreas degradadas que más adelante se propondrán.

Construcción de pantalla vegetal junto a la vía ferroviaria con *Pinus halepensis*: Oportuno pero observando que se debe ofrecer un mantenimiento que garantice la persistencia de la vegetación (periodo aproximado: Seis años).

Conversión de un paseo arbolado en la antigua carretera N-IV a su paso por la Reserva con *Populus alba* var. *bolleana*: Oportuno pero se estima que la especie propuesta no es adecuada, proponiendo la plantación de *Quercus ilex* y *Quercus coccifera* con su correspondiente sistema de riego que garantice la persistencia de la vegetación instaurada (periodo aproximado: Seis años).

Regeneración de taludes, barrancos y zonas de erosión de la A-4: Oportuno y habrá de realizarse con especies vegetales de la zona y garantizar su persistencia.

Multiplicación de plantas endémicas: Oportuno, pero siempre considerando el proyecto de desarrollo conjunto de las medidas selectivas de plantación de las especies nutricias para potenciar el aumento de las poblaciones de las especies endémicas de la Reserva Natural, fruto del programa de investigación científica propuesto.

Estudios de viabilidad de solucionar los vertidos sin depurar del municipio de Ontígola: Oportuno, pero además habrá que hacerlo de todos los vertidos que se realizan en el arroyo de Ontígola, y ejecución de los proyectos de depuración determinados en dicho estudio.

Estudio de la viabilidad para la restauración del muro de la presa del embalse Mar de Ontígola: Oportuno, pero además habría que ejecutar el proyecto de restauración determinado en dicho estudio.

**Programa de uso público:**

Acondicionamiento de accesos, aparcamientos y senderos en la zona de la M-416 y Mar de Ontígola: No se considera oportuno, ya que los existentes en la actualidad se consideran suficientes y su incremento significaría un aumento de la presión antrópica de la Reserva.

Señalización: No oportuno por los motivos expuestos en el punto anterior.

**Programa de infraestructuras:**

Todas las medidas se estiman oportunas con las siguientes consideraciones:

No se debe realizar el encauzamiento del arroyo de las Salinas ya que se considera una actuación artificial e innecesaria.

La colocación de pantallas lumínicas en la R-4 se considera medida correctora, no compensatoria.

**Programa de investigación científica.**

Se considera oportuno.

El informe de las Direcciones Generales de Calidad y Evaluación Ambiental y de Medio Natural de la Comunidad de Madrid, considera que deberían incluirse como medidas compensatorias adicionales, las siguientes:

Proyecto y construcción de mariposario en la Reserva relacionado con los programas de investigación científica.

Ejecución del proyecto de defensa del Mar de Ontígola contra su aterramiento.

Estudio, redacción y posterior ejecución de un proyecto de recuperación ecológico-paisajístico del entorno de la Reserva Natural Regal-Mar de

Ontígola, con la conformidad de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

Restauración y revegetación de la gravera existente en el paraje denominado «Monte de la Casa de los Huevos», en el interior de la Reserva y situada en la margen izquierda de la antigua carretera N-IV (actual M-416), en aquellas zonas abandonadas que no dispongan de plan de restauración.

**22129** *RESOLUCIÓN de 8 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Red general de viales del espigón central de Raos», de la Autoridad Portuaria de Santander.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su reglamento de ejecución, aprobado por el 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto Red General de Viales del Espigón Central de Raos no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente a un procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental. Este proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, los cuales sólo deberán someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental en la forma prevista en dicha disposición cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

Puertos del Estado remitió, con fecha 4 de septiembre de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación correspondiente con las características más significativas del proyecto para que determinara sobre la necesidad de someterlo al procedimiento antes citado. Los objetivos y descripción del proyecto figuran en el anexo.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a diferentes organismos y asociaciones previsiblemente interesados sobre los efectos ambientales del proyecto. Un resumen del resultado de la consulta figura en el anexo.

Tras examinar la documentación recibida, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no se prevé, como resultado de la ejecución del proyecto, la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesiten un procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental para determinar la posibilidad de definir medidas mitigadoras y, en su caso, la naturaleza de tales medidas al objeto de conseguir impactos no significativos.

Para conseguir este objetivo es suficiente con que, en la realización de las obras, la Autoridad Portuaria de Santander aplique las medidas correctoras y compensatorias que figuran en el «Estudio de caracterización y valoración ambiental de las actuaciones previstas para la ampliación del Puerto de Santander», un resumen de las cuales se recoge en el anexo.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto Red General de Viales del Espigón Central de Raos.

Madrid, 8 de noviembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

## ANEXO

### Objetivos, antecedentes y descripción del proyecto

La Autoridad Portuaria de Santander tiene prevista la realización de una serie de obras para mejorar el acceso por carretera al puerto, distribuir el tráfico de camiones hacia los distintos muelles y facilitar el transporte directo de mercancías entre las bodegas de los buques y los almacenes cubiertos, todo ello sin que el tráfico pesado salga de la zona de servicio del puerto.

El proyecto incluye entre sus actuaciones un vial de 700 metros de longitud, denominado «Raos - Actimarsa», que comunica directamente el

Puerto de Raos con el Polígono Industrial de Actimarsa (más conocido como polígono de Raos). Un tramo de 270 metros de este vial discurre por el borde de una charca artificial, calificada como «reserva portuaria» en el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario de Santander, aprobado por la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria.

Se trata de los restos de una antigua balsa de agua, confinada por diques de escollera y destinada tradicionalmente al uso industrial, en concreto como depósito de agua al servicio de la industria Nueva Montaña. Hace una década, la mayor parte del depósito fue rellenado por el Gobierno de Cantabria para la construcción de la Ciudad del Transporte, quedando sin rellenar un triángulo curvilíneo de cuatro hectáreas que, por su origen artificial, escasa superficie y lugar de emplazamiento, se ha denominado «Charca de Raos».

Actualmente la charca está limitada al noroeste por vías de ferrocarril y la autovía, al noreste por la zona portuaria, y al sur por naves industriales. Está conectada hidráulicamente a la dársena sur de Raos con un caño que atraviesa la escollera de borde para evitar el rebose y las inundaciones. Debido a su cota, el tubo permite una tasa de renovación de agua con el flujo de la marea, suficiente para mantener la calidad del agua. No obstante, las condiciones hidrodinámicas distan mucho de las de una zona abierta.

Dentro del marco previsto para una futura ampliación del Puerto de Santander, la Autoridad Portuaria de Santander y la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria han promovido la realización del «Estudio de caracterización y valoración ambiental de las actuaciones previstas para la ampliación del Puerto de Santander». En este estudio, entre otras cosas, figuran las medidas correctoras y compensatorias para las obras previstas en el vial «Raos - Actimarsa» que se resumen a continuación:

Conexión de la charca con la dársena a través de un nuevo tubo de drenaje, a fin de conservar sus características hidrodinámicas y mantener una tasa suficiente de renovación de agua.

Protección del talud del terraplén con escollera para evitar la erosión y arrastres de tierra hacia la charca.

Relleno de los huecos de escollera con tierra vegetal y revegetación del talud para acelerar su recuperación.

El trazado en planta del vial se ha diseñado de acuerdo con las condiciones de seguridad y comodidad de la normativa de trazado (Instrucción de Carreteras 3.1-IC). Por este motivo La Autoridad Portuaria de Santander ha desestimado la sugerencia de «ligera modificación de la clotoide» realizada por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación de Territorio del Gobierno de Cantabria. Esta modificación supondría incumplir la normativa vigente y daría lugar a problemas inadmisibles de seguridad vial en la curva.

### Consultas realizadas

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a los siguientes organismos e instituciones sobre la problemática ambiental del proyecto: Dirección General de Costas (Ministerio de Medio Ambiente), Consejería de Medio Ambiente y Ordenación de Territorio del Gobierno de Cantabria, Ayuntamiento de Santander, Sociedad Española de Ornitología (S.E.O.) y Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA). A continuación se resume el contenido de la única contestación recibida:

Dirección General de Costas: Manifiesta que el proyecto se lleva a cabo dentro de la zona de servicio del puerto, por lo que no tiene objeciones significativas que realizar. Señala que la afección ambiental que puede esperarse es la inherente al origen de los materiales de relleno que se utilicen y a la propia ocupación del fondo de la balsa, por lo que sugiere que se lleve a cabo un estudio bionómico de la misma.

**22130** *RESOLUCIÓN de 9 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Relleno en la dársena de Escombreras y reubicación de embarcaciones menores en la dársena de Cartagena», de la Autoridad Portuaria de Cartagena.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988,