

alternativas. La zona afectada por la alternativa 3 es el núcleo de La Virgen en el que se prevén niveles máximos de 56,4 dBA leq (día) y 49,9 dBA leq (noche). Para las alternativas 1 y 2 se prevén como zonas afectadas unas edificaciones aisladas próximas al enlace y en ellas se pronostican, antes de medidas correctoras, niveles máximos de 66,4 dBA leq (día) y 59,9 dBA leq (noche).

El estudio incorpora un inventario del patrimonio histórico y arqueológico afectado por cada alternativa. Las alternativas 1 y 2 no afectan a ningún yacimiento arqueológico inventariado y transitan sobre un sustrato geológico de escasa potencialidad arqueológica. La alternativa 3 discurre sobre un sector en el que aparecen varias cavidades algunas de ellas con restos arqueológicos como las cuevas de Las Estacas I y II y la Tejera de La Virgen.

El estudio aporta una valoración de impactos que concluye que la alternativa mas recomendable desde el punto de vista medioambiental es la alternativa 1.

El estudio propone medidas correctoras dirigidas a minimizar los diferentes impactos identificados entre las que se encuentran medidas precautorias para evitar la contaminación de zonas de recarga de acuíferos; jalonamiento a lo largo de toda la traza de la autovía del terreno a ocupar delimitándose las zonas con bosques climácicos para evitar posibles afecciones, plan de revegetación, construcción de pasos de fauna e instalación de pantallas antirruido o modificación de las condiciones particulares de cada edificio afectado. El estudio incluye un programa de vigilancia ambiental.

Análisis del contenido

El estudio de impacto ambiental presenta una estructura correcta centrándose en las cuestiones ambientales relevantes. La caracterización de los factores ambientales comprometidos por el proyecto es suficiente y la identificación y definición de los impactos previstos correcta. La calidad de la cartografía aportada es alta aportando información de fácil acceso y comprensión sobre todos los elementos ambientales analizados. El estudio habría mejorado significativamente con un anejo fotográfico y fotomontajes de cada alternativa.

Respecto a las medidas correctoras propuestas por el estudio, si bien parecen las adecuadas para mitigar hasta límites admisibles los impactos previstos, no se concretan y dejan su definición y diseño para fases posteriores del proyecto.

Respecto al programa de vigilancia ambiental el estudio sólo aporta unos mínimos principios generales del mismo en un capítulo del documento de síntesis, aplicables a cualquier proyecto de carretera.

ANEXO IV

Información pública del estudio del impacto ambiental

Relación de alegantes

Confederación Hidrográfica del Norte.
Ayuntamiento de Valdáliga.
Ayuntamiento de Udías.
Ayuntamiento de Cabezón de la Sal.
Dirección Regional de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria.
Dirección Regional de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria.
Dirección Regional de Montes y Conservación de la Naturaleza del Gobierno de Cantabria.
Don Angel Seco García.
Doña Adelaida Trueba Sañudo.
«Cerámicas de Cabezón, Sociedad Anónima».

Resumen del contenido ambiental de las alegaciones presentadas

La Confederación Hidrográfica del Norte indica que para el cálculo de los drenajes transversales se ha utilizado un período de retorno de cien años en lugar de los quinientos años prescritos en las normas contenidas en el plan hidrológico Norte II. Considera como alternativa mas viable la número 1 desde el punto de vista económico, hidrogeológico, hídrico y paisajístico. Recomienda que el proyecto de construcción que se derive del estudio considere los siguientes aspectos: Normas de carácter

hidráulico; posibles afecciones al acuífero denominado en el plan hidrológico Norte II «número 15, Santillana del Mar-San Vicente de la Barquera» con calidad de aguas tipo A1; posible alteración del sistema hídrico definido en el plan hidrológico Norte II como «número 5, río Gandarillas», en el que se prevén niveles de calidad de aguas aptos para salmónidos y ciprínidos y para abastecimiento urbano tipo A2; posibles afecciones directas o indirectas sobre los espacios protegidos señalados en el plan hidrológico Norte II como «número 3 Oyambre (ría de la Rabia y monte Corona)» y «número 12, marisma de la Rabia». Expone la necesidad de proteger la cimentación de las obras de fábrica que afecten a cauces públicos con escollera o similar.

El Ayuntamiento de Valdáliga informa favorablemente el trazado propuesto por la alternativa 1 por considerarlo el más apropiado técnica y ambientalmente.

El Ayuntamiento de Udías y el Ayuntamiento de Cabezón de la Sal informan favorablemente la alternativa 1.

La Dirección Regional de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio y la Dirección Regional de Montes y Conservación de la Naturaleza del Gobierno de Cantabria se ratifican en los aspectos señalados en sus contestaciones a la consulta previa, que se recogen en el anexo I.

20261 *RESOLUCIÓN de 31 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 autovía de la Plata, tramo Mérida-Zafra, subtramo variante de Los Santos de Maimona (Badajoz), 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.

El subtramo variante de Los Santos de Maimona inicialmente formaba parte del proyecto «Estudio informativo de la autovía de la Plata, tramo Mérida-Zafra», que inició procedimiento de evaluación de impacto ambiental el 2 de noviembre de 1989 con la remisión, por parte de la Dirección General de Carreteras, de la Memoria-resumen del proyecto, y concluyó el 17 de noviembre de 1993 con la emisión de la declaración de impacto ambiental, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 17 de diciembre de 1993.

La Dirección General de Carreteras, con fecha 7 de septiembre de 1994, presentó a la Dirección General de Política Ambiental nuevas alternativas para el subtramo de la variante de Los Santos de Maimona, en consonancia con la condición 3 de la declaración de impacto ambiental antes mencionada, que alude a las formaciones vegetales singulares localizadas en esa zona.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 24 de abril de 1996, a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental el expediente consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del subtramo citado, cuyo anuncio se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 9 de enero de 1996.

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

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 autovía de la Plata, tramo Mérida-Zafra, subtramo variante de Los Santos de Maimona (Badajoz).

Declaración de impacto ambiental

Examinado el expediente de evaluación de impacto ambiental, remitido por la Dirección General de Carreteras, se considera que de las tres soluciones presentadas, A (en base a la seleccionada en la declaración de impacto ambiental de 17 de noviembre de 1993), B y C, las alternativas denominadas B y C producirían menor impacto que la A. Su ejecución deberá ajustarse a las siguientes condiciones:

Primera.—Protección del patrimonio arqueológico: La dirección de obra, desde el inicio de la misma, dispondrá del asesoramiento continuado de un Arqueólogo, que, en consulta con el órgano competente de la Junta de Extremadura, indicará y alertará al responsable de la obra sobre la manera de proceder en las zonas próximas a los yacimientos ya inventariados o ante hallazgos de nuevos restos arqueológicos.

Segunda.—Protección del sistema hidrológico: No se podrán alterar las características hidráulicas de los cauces presentes en la zona, ni se podrán localizar instalaciones auxiliares, ni verter sustancias o materiales procedentes de la actividad de la obra en aquellas áreas desde las que se pueda afectar directa o indirectamente por erosión o escorrentía a dichos cauces.

Tercera.—Protección de ecosistemas: Con el fin de minimizar el efecto barrera inducido por el trazado en las poblaciones de pequeños mamíferos se elaborará un estudio que analice la localización y tipología de los pasos de fauna transversales que deberán ser realizados bajo la nueva vía.

Para facilitar el trasiego de la fauna asociada a riberas, los estribos de la estructura de paso sobre el arroyo Matasanos se situarán, como mínimo, a 5 metros del borde exterior del cauce.

Durante la ejecución de las obras se seguirá el criterio de minimizar, al máximo posible, la afeción a la vegetación de ribera, dehesa, olivar o viñedos.

No se podrán realizar voladuras en el período comprendido entre el 1 de marzo y el 30 de junio.

La localización del parque de maquinaria e instalaciones auxiliares no podrá realizarse en las inmediaciones de la zona de anidamiento del cernícalo primilla, mencionada en el estudio de impacto ambiental.

Cuarta.—Continuidad de los servicios existentes: Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará, como refleja el estudio de impacto ambiental, la continuidad de las coladas del Castillo, Pozo Medina, Usagre y Álamo, y la cañada real de los Santos a Medina de las Torres.

Quinta.—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 la obras se coordinarán y simultanearán espacial y temporalmente con las propias de la construcción de la vía.

Sexta.—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 período 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 protección del patrimonio arqueológico, a que se refiere la condición primera.

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

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 cuarta y quinta.

Anualmente y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción provisional de las obras: Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas incluidas en la condición quinta, 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 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.

Séptima.—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 certificando 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:

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

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 quinta.

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

Octava.—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, 31 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	Respuestas recibidas
ICONA. Madrid	X
Delegación del Gobierno en Extremadura	X
Consejería de Obras Públicas y Medio Ambiente de Extremadura	X
Diputación Provincial de Badajoz	—
Ayuntamiento de Mérida	—
Ayuntamiento de Torremejía	X
Ayuntamiento de Almendralejo	—
Ayuntamiento de Villafranca de los Barros	—
Ayuntamiento de Fuente del Maestre	—
Ayuntamiento de Los Santos de Maimona	—
ADENEX	—
Grupo Extremeño de Amigos de la Naturaleza	—

Contenido ambiental significativo de las respuestas recibidas

El ICONA menciona la existencia en la zona norte de este tramo de un área importante para las aves, Mérida-embalse de Montijo, inventariada por SEO-ICPB, caracterizada por la presencia de colonias de garzas, cigüeñas y cernícalos primilla.

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 resolución de la variante de Los Santos de Maimona (Badajoz), planteando para ello tres alternativas denominadas A, B y C, que siguen dirección norte-sur; las tres se inician en el punto kilométrico 334 de la N-630, en el término municipal de Los Santos de Maimona, y finalizan a la altura del punto kilométrico 351 de la CN-630, en el término municipal de Puebla de Sancho Pérez.

La alternativa A, de 13.398 metros, contempla en varios tramos la duplicación de la actual CN-630, coincidiendo básicamente con el trazado de esta carretera hasta el punto kilométrico 2+800; a partir de este punto discurre al oeste de la carretera actual, entre la localidad de Los Santos de Maimona y el cerro del mismo nombre; tras un giro hacia el este, en el punto kilométrico 5+400 la alternativa cruza la carretera siguiendo una dirección similar a la misma, contemplándose otros 400 metros de duplicación de la carretera actual, y a partir del punto kilométrico 9+800 la alternativa se separa de la CN-630 hacia el este, para juntarse con la alternativa B a partir del punto kilométrico 11+300.

La alternativa B, de 13.383 metros, comienza también a la altura del punto kilométrico 334 de la CN-630, pero su eje se encuentra a unos 180 metros al este de la misma. Tras una primera recta, gira al este discurriendo encajada entre el cerro de Los Santos de Maimona, a su oeste, y la sierra de los Santos, al este; gira luego al oeste discurriendo unos 500 metros, al este y paralela a la CN-630; a partir del punto kilométrico 11+400 toma la misma trayectoria que la alternativa A.

La alternativa C, de 13.349 metros, coincide en los 7.500 primeros con la alternativa B; a partir de este punto discurre al este de las otras dos alternativas, siendo, hasta el punto kilométrico 11+300, la que más se separa de la CN-630; a partir de aquí se acerca más que las A y B a la CN-630, para finalizar en el mismo punto que las otras alternativas.

De la información del inventario, el estudio deduce como aspectos ambientales más relevantes de la zona los siguientes:

La zona de proyecto es un terreno llano interrumpido de noroeste a sureste por la elevación de la sierra de los Santos.

La hidrología superficial se caracteriza por la escasez de cursos de agua; la alternativa A atravesaría los arroyos Matasanos y rivera Robledillo, y las alternativas B y C únicamente atravesarían al primero.

La potencial vegetación de encina en la actualidad ha sido totalmente sustituida por cultivos, predominando el olivar, el viñedo y la labor intensiva de secano. En las áreas de relieve existen repoblaciones de pinos. Como elemento singular de interés geobotánico aparecen en la sierra de Los Santos, cerro del Castillo de Maimona y la sierra de Los Olivos, diferentes especies de orquídeas: «Orchis italica», «Orchis mascula» y «Ophrys tenthredinifera».

De la fauna inventariada en la zona cabe destacar la posible presencia de nutria en zonas altas del arroyo Matasanos y un núcleo de cría y nidificación de cernícalo primilla en la antigua fábrica de cementos de Los Santos de Maimona.

Paisajísticamente es un área de escaso valor natural por el aprovechamiento agrario generalizado.

La zona presenta una elevada densidad de yacimientos arqueológicos por su proximidad a la «Vía de la Plata» y a Mérida, habiéndose detectado en el entorno la presencia de siete yacimientos arqueológicos romanos.

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

Las alternativas B y C, en comparación con la A, generarían menor afección en geomorfología, hidrología, flora, fauna, patrimonio arqueológico, contaminación atmosférica, ruido y sistema territorial. La alternativa A, por aprovechar parte del actual trazado de la CN-630, presenta menor afección a suelos.

Tras la evaluación, el estudio identifica como alternativas de menor impacto ambiental la C y la B, con valores muy similares, siendo la alternativa A, con diferencia respecto a las otras dos, la que generaría mayores impactos.

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. Asimismo, incluye los objetivos y recomendaciones para el programa de vigilancia ambiental.

Análisis del contenido

El estudio realiza un análisis, en general, adecuado de todos los factores de mayor detalle algunos aspectos, como fauna y yacimientos arqueológicos, con el establecimiento de medidas correctoras más concretas y mejor definidas.

La cartografía que aporta el estudio debería haber reflejado a escala de mayor detalle algunos aspectos, como fauna y yacimientos arqueológicos, con el establecimiento de medidas correctoras más concretas y mejor definidas.

ANEXO III**Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental****Alegaciones presentadas**

La Diputación Provincial de Badajoz informa favorablemente la alternativa C, propuesta en el estudio informativo.

Don Antonio Crisóstomo Pizarro, en representación de «Gévora Construcciones, Sociedad Limitada», y como propietario de la explotación minera «Sierra del Castillo», situada en el término municipal de Los Santos de Maimona, en la confluencia de la carretera de Hinojosa del Valle y la CN-630, solicita que se complete el semienlace proyectado de la autovía con la carretera de Hinojosa del Valle para facilitar el desarrollo de sus actividades; menciona también que debería considerarse la posible incidencia de los trabajos mineros en el trazado de la futura autovía.

BANCO DE ESPAÑA

20262 RESOLUCIÓN de 4 de septiembre de 1996, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 4 de septiembre 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	125,494	125,746
1 ECU	159,377	159,697
1 marco alemán	84,496	84,666
1 franco francés	24,657	24,707
1 libra esterlina	196,549	196,943
100 liras italianas	8,285	8,301
100 francos belgas y luxemburgueses	410,280	411,102
1 florin holandés	75,372	75,522
1 corona danesa	21,874	21,918
1 libra irlandesa	203,602	204,010
100 escudos portugueses	82,475	82,641
100 dracmas griegas	52,927	53,033
1 dólar canadiense	91,615	91,799
1 franco suizo	103,800	104,008
100 yenes japoneses	115,186	115,416
1 corona sueca	18,873	18,911
1 corona noruega	19,561	19,601
1 marco finlandés	27,835	27,891
1 chelín austriaco	12,008	12,032
1 dólar australiano	99,416	99,616
1 dólar neozelandés	86,930	87,104

Madrid, 4 de septiembre de 1996.—El Director general, Luis María Linde de Castro.