

de Geología de la Universidad de Valencia, el Museo Paleontológico del Ayuntamiento de Valencia, Paleontólogos y Geólogos del Museo de Ciencias Naturales de Madrid, y varios particulares, exponen su oposición a la construcción de la presa indicando que inundará la zona más rica en yacimientos paleontológicos de Europa. Solicitan el estudio de otras alternativas que permitan preservar dichos yacimientos.

La Asociación de Amigos de Las Ruedas de Enciso señala que la ejecución del proyecto conllevaría la inundación del núcleo de Las Ruedas de Enciso. Dicho núcleo, que quedó deshabitado a mediados de siglo, está siendo reconstruido al objeto de convertirlo en lugar de ocio. Indica la existencia de edificaciones de cierto valor histórico y humano.

Doña Magdalena Martínez Colomb expone que un molino harinero de su propiedad, considerado como bien cultural etnográfico, situado en el núcleo de Las Ruedas de Enciso, será inundado con la construcción del embalse.

Fuera del plazo de información pública del estudio de impacto ambiental, la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de la Rioja remitió un informe sobre los yacimientos paleoicnológicos afectados por la construcción y embalse de la presa de Enciso. En dicho informe, suscrito por don Félix Pérez-Lorente, se expone que existen cinco yacimientos de icnitas de dinosaurios afectados, directa o indirectamente, por el proyecto de la presa de Enciso.

A continuación describe uno a uno estos yacimientos, atendiendo a: Referencias bibliográficas del yacimiento; localización geográfica; valoración; riesgos y soluciones y alternativas propuestas. El informe incorpora la localización cartográfica de los yacimientos.

La valoración, riesgos y soluciones propuestas para los distintos yacimientos son las siguientes:

Yacimiento Virgen del Campo.

Valoración: Este lugar es uno de los más importantes de la región tanto en el número de huellas y en su estado de conservación, como en las indicaciones que sobre conducta de los dinosaurios muestra, o en la facilidad de acceso a las visitas. Se observan también en él las señales dejadas por terremotos y por el movimiento de fondo de la cuenca cretácica en el momento del depósito de los sedimentos.

Riesgos: Los riesgos son, además de los inherentes al estado en que se encuentra el yacimiento, los directos e indirectos debidos al embalse y a su construcción.

La ladera, probablemente por su movimiento de deslizamiento por gravedad, implica que la roca se rompa debido al empuje que soporta. Hay una red de fracturas abiertas que están cuarteando el estrato con pisadas. Posiblemente se pueda aducir, a no ser que se pruebe lo contrario, que la retención de agua del vaso influya negativamente acelerando el proceso. Esto último serían efectos directos debidos al embalse.

Efectos indirectos son los que derivan del acto de construcción en cuanto a que se planifique alguna vía de acceso que sea adyacente o que atraviese el yacimiento.

Soluciones y alternativas: Es posible que, tras el estudio geotécnico, se pueda realizar el anclaje del yacimiento, evitando así su deslizamiento actual y efectos derivados de la construcción si los hubiere. Por otra parte el acceso al muro podría planificarse de manera que se respetara una distancia mínima, mucho menor por debajo que por encima del entorno con huellas.

Yacimiento La Senoba.

Valoración: El conjunto de huellas es bueno, tanto por la claridad como por las conclusiones en cuanto al estudio de comportamiento de dinosaurios (gregarismo). Existen también estructuras de colapso del barro que se produjeron cuando los dinosaurios sacaban sus pies del barro, y este caía ocluyendo parcialmente la huella impresa.

Riesgos: No parece que exista riesgo alguno, a no ser indirecto; es decir debido al trazado de alguna vía de acceso o servicio, o a la ubicación de algún tipo de instalación en el mismo yacimiento.

Soluciones y alternativas: Mantener el punto libre de actuaciones.

Yacimiento barranco de Nocedillo.

Valoración: Se observan un sinnúmero de huecos en el techo del estrato que aflora, algunos de los cuales se delinearon con pintura. Es posible que tales marcas sean restos de icnitas de dinosaurios, pero o bien se trata de restos muy mal marcados o muy erosionados, o bien se trata de calcos («undertracks»). Las primeras posibilidades no necesitan explicación. La tercera se produce si el suelo sobre el que pisaba el dinosaurio no fuera el techo de esta capa (lo que ahora se ve) sino que el suelo estuviese en alguna capa superior. Sea como fuera, este lugar, en el que

se puede dudar si los huecos corresponden a huellas de pisadas, no tiene ningún valor paleoicnológico.

Riesgos, soluciones y alternativas: No son necesarias soluciones puesto que la valoración es «...sin valor paleoicnológico».

Yacimiento La Cama.

Valoración: Indica que en la referencia consultada se hace una interpretación errónea de una forma producida por la erosión de una capa en dos épocas distintas y que no es un lugar en el que se apoyó un dinosaurio porque no existe deformación del barro consiguiente con dicho acto.

Riesgos, soluciones y alternativas: No es punto de valor paleoicnológico. No hay razón para actuar en él.

Yacimiento carretera de Soria.

Valoración: Es un buen yacimiento por el tipo de pisadas que muestra y por la formación geológica en la que se encuentran.

Con respecto a lo primero, hay que indicar que no solamente hay rastros de terópodos grandes y pequeños, sino que también hay de saurópodos. Con respecto a lo segundo, el Grupo de Urbión (que es el nombre de la formación rocosa que aflora en este punto) es muy escaso en restos icnológicos de dinosaurios.

La valoración del yacimiento es buena, y deberá hacerse lo posible por conservarlo.

Riesgos: El lugar quedará anegado por el agua embalsada.

Soluciones y alternativas: Existen dos posibilidades aplicables a este conjunto de huellas:

- Traslado de lugar de las dos capas.
- Hacer una reproducción del mismo.

En la primera posibilidad hay que vencer problemas técnicos de gran dificultad. La roca, cuarcítica, tiene muchas superficies de discontinuidad propensas a la rotura, hay fracturas y diaclasas muy próximas entre ellas y las superficies de estratificación son irregulares y poco potentes (estratos cuyo espesor es del orden del centímetro al decímetro).

Estas peculiaridades hacen que la roca en conjunto sea un paquete tan frágil que existirán problemas para extraer sin que se rompa, no sólo el afloramiento entero, sino sectores del mismo cuyas dimensiones sean del orden de un metro cuadrado.

En la posibilidad b) se sugiere la elaboración de un molde base, a guardar celosamente, del que se pudieran obtener reproducciones exactas. Esto evitaría que una reproducción estropeada, por desaprensivos o por otras causas, privase del acceso lo más fiel posible a los científicos que quisieran, en el futuro, información científica sobre aspectos observables en las estructuras del techo de las dos capas.

La naturaleza cuarcítica de la roca permite que el afloramiento quede tapado por el agua sin riesgo a destruirse. Simplemente se debería proteger su parte baja (el pequeño talud de la cuneta) para evitar su deslizamiento. Una vez realizadas las obras indicadas, ha de taparse con arena o tierra suelta para quitarlo del alcance de coleccionistas vándalos, o simplemente de vándalos.

6741

RESOLUCION de 24 de febrero de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la ronda de la Hispanidad. Red arterial de Zaragoza. Tramo: de la N-232 a la A-2. Vía arterial urbana (Zaragoza), de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental sobre el citado proyecto, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 24 de febrero de 1994.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO «RONDA DE LA HISPANIDAD. RED ARTERIAL DE ZARAGOZA. TRAMOS: DE LA N-232 A LA A-2. VIA ARTERIAL URBANA. (ZARAGOZA)», DE LA DIRECCION 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 for-

mular 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 23 de Mayo de 1991, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, la memoria-resumen del proyecto mencionado con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de esta actuación es la definición de la «Ronda de la Hispanidad», de la red arterial de Zaragoza, vía arterial urbana, con una longitud aproximada de 10,2 kilómetros.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 22 de agosto de 1991, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dió traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron, con fecha 18 de noviembre de 1992, en el «Boletín Oficial del Estado» y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza», 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 20 de abril de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del tramo citado.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 130/1986, 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 «Ronda de la Hispanidad. Red arterial de Zaragoza. Tramos: de la N-232 a la A-2 (Zaragoza)», de la Dirección General de Carreteras.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera ambientalmente viable la solución planteada en el estudio informativo, que discurre por los terrenos reservados a través de los diversos Planes Generales de Ordenación Urbana de Zaragoza desde 1957, debido a que se trata de una ronda local para servir de conexión a las calles radiales de Zaragoza, habiéndose reservado la función de autovía para tráfico de larga distancia al llamado cuarto cinturón, cuyo expediente se encuentra en procedimiento de evaluación, y en fase de trámites previos a la declaración de impacto ambiental. No obstante, y habida cuenta de las carencias detectadas en el estudio de impacto ambiental, se establecen por la presente declaración, las siguientes condiciones para que la solución planteada en el estudio informativo pueda considerarse ambientalmente viable.

1. Protección del acceso público a los espacios libres

Con objeto de conseguir la suficiente permeabilidad a las áreas de esparcimiento conocidas como pinares de Venecia, Tiro de Bola y zonas aledañas, se construirán en las proximidades de la entrada al cementerio y en los Pinares de Venecia, las estructuras convenientes a dicho fin que permitan realizar el paso al menos, en condiciones de comodidad y seguridad similares a las actuales. El proyecto de esas estructuras y la maqueta correspondiente serán remitidas por la Dirección General de Carreteras a la Dirección General de Política Ambiental antes de su aprobación definitiva. La Dirección General de Política Ambiental remitirá el proyecto y la maqueta al Ayuntamiento de Zaragoza, a los fines de esta declaración, para su conocimiento y, en su caso, del público directamente afectado.

Para conservar una superficie arbolada conveniente, se procederá a forestar zonas de propiedad pública en las áreas de esparcimiento de

manera que su superficie y el número de árboles implantados supere a lo ocupado por la plataforma de la vía.

Asimismo y dado que las características de la ronda de la Hispanidad serán de calle urbana, con aceras, alcorques arbolados, mobiliario urbano y pasos de peatones se instalará, si resulta técnicamente viable, un carril para bicicletas que posibilite, tanto un itinerario de circunvalación urbana que acompañe a la vía, como una trama de carácter más lúdico que integre el conjunto en las zonas verdes más próximas y márgenes del canal Imperial. Desde ese punto de vista, deberá servir como elemento integrador de los bordes de la vía en el entorno local.

2. Protección frente al ruido

Se utilizará un pavimento no ruidoso en toda la longitud del trazado. En la zona frente al barrio de La Paz se estudiará el trazado deprimido, de manera que con esta medida y con la ayuda de pantallas en ángulo en los bordes de la trinchera, se consiga que el ruido procedente del tráfico del tramo no supere los 65 dB(A) Leq entre las siete y las veintitrés horas ni los 55 dB(A) Leq entre las veintitrés y las siete horas, medidos en el exterior de las viviendas. En la zona del barrio de Las Fuentes se ejecutará la pantalla acústica propuesta en el estudio de impacto ambiental.

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

3. Protección del Sistema Hidrológico

Se evitará que por las actividades de construcción se produzcan vertidos que directamente o por erosión o escorrentía puedan afectar a los cauces de los ríos Ebro y Huerva o al canal Imperial. Además se diseñarán especiales medidas y elementos de prevención y control para minimizar el riesgo de vertidos por posibles accidentes tanto en la fase de construcción como en la fase de explotación.

4. Defensa contra la erosión, recuperación de la cubierta vegetal e integración paisajística de la obra

Se redactará un proyecto que entre otros aspectos incluya la adaptación de las medidas correctoras definidas en el estudio de impacto ambiental para adecuarlas al trazado definitivo de la ronda, compensando las pérdidas de cubierta vegetal originadas por la construcción de la nueva vía. Entre otras medidas se contará con la forestación de las zonas de propiedad pública denominadas en el estudio de impacto ambiental como espacios libres (reflejados en la cartografía de calificación del suelo, plano 10).

5. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control, tanto de los impactos como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado 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 Política Ambiental a través del órgano sustantivo, 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 relativas a la protección del acceso público a los espacios libres, a que se refiere la condición 1.

Informe sobre las medidas de prevención y control del ruido realmente ejecutadas en las zonas indicadas en la condición 2.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas en relación con la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 5.

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 incluidas en la condición 2 (protección frente al ruido).

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas incluidas en la condición 4, así como de, en su caso, la efectiva realización de las labores de conservación.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situa-

ciones de riesgo, tanto en fase de construcción como en la de funcionamiento.

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

6. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito, en el que se certificará la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones adicionales que establece como necesarias esta declaración de impacto ambiental, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Diseño y justificación de las actuaciones derivadas de la condición 1, relativa a la protección del acceso público a los espacios libres.

Estudio que prescribe la condición 2, relativa a la protección frente al ruido.

Diseño y justificación de las actuaciones derivadas de la condición 3, relativa a la protección del sistema hidrológico.

Actuaciones derivadas de la condición 4, relativa a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 5.

7. Financiación 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 la memoria, anejo correspondiente, Pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorarán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

Madrid, 24 de febrero de 1994.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEJO I

Consultas sobre el Impacto Ambiental del Proyecto

Relación de consultados	Respuestas
1. ICONA	X
2. Delegación de Gobierno en Aragón	—
3. Diputación General de Aragón	X
4. Dirección Territorial del MOPT	X
5. Dirección General de Urbanismo, Arquitectura y Vivienda	—
6. Confederación Hidrográfica del Ebro	—
7. Diputación Provincial de Zaragoza	X
8. Ayuntamiento de Zaragoza	—
9. Centro Regional de Investigaciones y Desarrollo del Ebro	—
10. Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Zaragoza	—
11. ANSAR, Asociación Naturalista de Aragón	—
12. Asociación Ecologista de Zaragoza	—
13. Sociedad Naturalista MEDOJOSA	—
14. CODA	—
15. AEDENAT	—
16. FAT	—
17. ADENA	—
18. SEO, Facultad de Biología, Universidad Complutense de Madrid	—

El ICONA respondió que: «... no cabe formular, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, observaciones relevantes respecto a su actual planteamiento».

La Diputación General de Aragón señala que tratándose de un trazado urbano y periurbano, no afecta a zonas de valor natural, pero que el estudio de impacto ambiental incidirá en los aspectos paisajísticos, de contaminación acústica, atmosférica y de afección a actividades, ya sean productivas (caso de los cultivos de regadío) o recreativas (zona de esparcimiento de los pinares de Venecia, pequeños huertos, torres, etc.). Además, reco-

mienda una serie de medidas como: estudio de niveles sonoros, de contaminación, revegetación, etc.

La Dirección Territorial del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en Aragón recomienda que se consideren los siguientes aspectos:

Todo el tercer cinturón de ronda debe tratarse, en el estudio de impacto ambiental, como si fuera una vía urbana, puesto que de hecho lo es en la mayor parte de su recorrido y en el resto lo será al desarrollarse el planeamiento urbanístico vigente.

Como consecuencia de lo mencionado en el apartado anterior, el estudio hará hincapié en las posibles medidas correctoras del ruido generado por el tráfico rodado.

Se estudiará cuidadosamente el trazado del cinturón al atravesar el área denominada «Pinares de Venecia». Esta zona posee un gran valor ecológico, además de contener un valor añadido para la ciudad, ya que es el resultado de una política municipal reforestadora, iniciada hace muchas décadas.

La Diputación Provincial de Zaragoza indica que los dos tipos de impacto generados por la vía (impacto visual, en la zona de pinares de Torrero, e impacto social, en las intersecciones con las vías públicas existentes) están ya considerados en el estudio previo.

ANEJO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

La documentación presentada justifica el contenido de este estudio informativo de acuerdo con la de reserva de suelo prevista en el Plan General de Ordenación Urbana.

Se desarrolló una primera definición del trazado en planta, perfil y secciones, a partir de una cartografía convencional a escala 1:1.000. El estudio recoge el tramo de la vía arterial urbana comprendida entre la N-330 y la A-2, con una longitud total de 10,200 kilómetros; con origen en la intersección de vía Hispanidad con vía Ibérica y final en la autopista A-2.

Se trata de un proyecto eminentemente urbano, concebido como una conexión tangencial urbana, que sirva para enlazar barrios periféricos entre sí y con el centro a través de las vías radiales; por ello se diseña con una sección típicamente urbana, con aceras de 5 metros, alcorques y árboles; una mediana elevada, diferenciando claramente calzada y aceras, y sección de calzada de 10 metros, como en la mayor parte de la red básica de la ciudad.

Se inicia el trazado con la prolongación de la vía de la Hispanidad, manteniendo la intersección actual. No se plantea conexión entre la vía arterial urbana y el paseo del Canal por razones técnicas, topográficas y ambientales.

El siguiente tramo atraviesa los pinares de Venecia hasta el cementerio. Para evitar la afección al entorno de los mismos se reduce la sección a dos carriles de circulación, la cota de rasante del trazado se ciñe a la cota del terreno, ajustándose a la vaguada existente. Se mantienen las conexiones con el cementerio, con la avenida de América y con la calle Fray Julián Garcés, aunque se realizan algunas remodelaciones viarias y de ordenación del tráfico.

El siguiente tramo plantea dos conexiones con el barrio de la Paz, a distinto nivel, por razones topográficas.

Dos de los nudos principales son la conexión con la prolongación de Tenor Fleeta y la prolongación de Cesáreo Alierta, que se resuelven mediante intersecciones giratorias a nivel, semaforizadas, y donde se ha tenido en cuenta las condiciones de trazado de la prolongación de Tenor Fleeta (con el cubrimiento del ferrocarril) y de la prolongación de Cesáreo Alierta.

Se realiza conexión con el barrio de Las Fuentes, a través de los dos ejes principales del barrio: Calle Compromiso de Caspe y calle Rodrigo Rebolledo.

El cruce del río Ebro obliga, por altimetría y cota de rasante del puente, a un enlace a distinto nivel con la prolongación del paseo de Echegaray y Caballero.

La integración con el viario del barrio de la Jota obliga a crear vías de servicio asimétricas junto a los edificios.

El último tramo, hasta la A2 y su conexión mediante trompeta, obliga a realizar las previsiones de conexiones viarias con el polígono Cogolluda.

El trazado en alzado no presenta grandes pendientes, tomando como límite el 4,5 por 100.

La sección tipo es eminentemente urbana, con calzada y aceras amplias, plantaciones y mediana central.

ANEJO III

Identificación y valoración de impactos

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio de impacto describe los caracteres generales del trazado, con especial mención a su fisonomía eminentemente urbana y a su función de conexión radial entre barrios periféricos y el centro de la ciudad.

Geológicamente la zona de estudio se sitúa dentro de la cuenca terciaria del río Ebro; debido fundamentalmente a la presencia de los ríos Ebro, Gállego y Huerva, un porcentaje muy alto de este territorio se encuentra cubierto por los sedimentos que aportan estos ríos, dando lugar a una serie de terrazas escalonadas en los distintos valles.

Edafológicamente se distinguen tres amplios grupos de suelos: Suelos aluviales, típicos de vega, muy productivos en regadío; suelos de terrazas, potencialmente muy ricos en elementos minerales, y por tanto, muy productivos; y xerorendsinas, pobres, de poco espesor y con exceso de yeso y caliza.

Las aguas superficiales quedan enmarcadas en los cauces de los ríos Ebro, Gállego y Huerva. En cuanto a los cauces estacionales se encuentran varias balsas de génesis kárstica, así como galachos —meandros abandonados—, y cauces artificiales, como las innumerables acequias y canales existentes en la zona.

Regionalmente la zona se encuadra en el acuífero aluvial número 62, definido como un acuífero libre, conectado hidráulicamente a los ríos.

El trazado de la vía arterial proyectada recorre áreas de variables valores de ruido. Así, presentan niveles más bajos de ruido [hasta 60 dB (A)] las zonas intersectadas por el trazado como el cruce del río Huerva, los pinares de Venecia, el tramo cercano al cementerio, el cruce del río Ebro y las zonas en las que el trazado se separa del casco urbano.

Las áreas intersectadas que presentan actualmente mayores índices de ruidos [entre 60 y 80 dB(A)] son la vía de la Hispanidad, San Adrián de Sasabe y donde se introduce el último tramo de la vía arterial urbana, desde avenida Alcalde Caballero. En general es el ruido de tráfico la principal fuente sonora, existiendo otras fuentes más esporádicas.

Las formaciones vegetales presentes en el ámbito de estudio son: cultivos herbáceos en regadíos, labor intensiva, viñedo en secano, matorral, pinar, árboles de ribera. En la valoración ecológica de estas formaciones destaca la fragilidad de la vegetación riparia, junto a su alta singularidad y la de los pinares, y por último un alto valor naturalístico (en el caso de la vegetación riparia).

Desde el punto de vista paisajístico, el área objeto de estudio es una zona urbana, en la que imperan las áreas residenciales en la mayor parte del trazado y las zonas industriales en el último tramo. También aparecen áreas de paisaje rural intersectadas por la vía, principalmente regadíos.

Existen pocas zonas de alto valor paisajístico, que corresponden a zonas verdes o con presencia de ríos. La fragilidad de las distintas unidades paisajísticas, ante las actuaciones, presenta niveles medio-alto, en el paisaje forestal (pinares de Venecia).

Desde el punto de vista del planeamiento territorial, la infraestructura está perfectamente insertada, ya que en el Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza correspondiente a 1986, se incluye su delimitación, con el objetivo de una mejor inclusión de los barrios periféricos, creando nuevos vínculos formales y funcionales con el resto de la ciudad y con la esperanza de transformar estos barrios en partes orgánicas de la urbe.

En cuanto al patrimonio histórico-artístico, el estudio solamente señala el obligado cruce del canal Imperial de Aragón, que, debidamente realizado supondrá un gran alivio al actual deterioro causado por el elevado uso automovilístico del paseo.

Para la valoración del trazado se realiza una matriz en la que se señala el valor de cada impacto sin justificación de la metodología empleada.

Medidas correctoras

Este apartado consta de un proyecto de restauración paisajística y de instalación de pantallas anti-ruido, incluyendo los respectivos apartados de presupuestos, pliego, planos y memoria, bien desarrollados.

Análisis del contenido

Inventario ambiental

En general, el inventario hace una adecuada definición de la situación preoperacional, con un completo tratamiento de los distintos factores del medio físico, aunque dando un tratamiento genérico y extenso del entorno alejado de la zona de actuación.

La relación de impactos generados por la infraestructura es exhaustiva, sin embargo el estudio no se detiene a analizar en profundidad los mecanismos que los originan. Por otra parte, esta relación tiene un carácter genérico, y por ello, en la mayoría de los casos, limita su función a la de una mera lista de referencia.

La valoración de cada impacto carece de una justificación de la gravedad estimada de cada efecto. Aunque se establecen criterios para la determinación del valor de importancia y magnitud, éstos sólo se aplican en algún caso, adoleciendo el apartado de la necesaria sistematización y consistencia.

Medidas correctoras

La restauración paisajística y la instalación de pantallas anti-ruido se desarrolla con carácter de proyecto ejecutivo.

Aunque se lleva a cabo una detenida propuesta, por tramos, de ajardinamiento de los espacios de la vía, sin embargo en cuanto a la permeabilidad de la ronda no se señalan las necesidades de cruce que entrañan las áreas de mayor frecuencia de paso.

ANEJO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes

Alegaciones de Instituciones y organismos

Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario (MOPT).

Alegaciones de asociaciones:

- Asociación deportiva «Pinares de Venecia».
- Asociación juvenil «Andrómeda».
- Asociación naturalista de Aragón (ANSAR).
- Grupo juvenil cristiano «Sagrada Familia».
- Asociación de Tiempo Libre «El Trébol».
- Asociación cultural «Crica os Bastes».
- Asociación de vecinos de Montes de Torrero.
- Asociación de vecinos de Torrero (A.F. Ramón Pignatelli).
- Grupo Scout número 159 «El Buen Pastor».
- Asociación de vecinos y centro cultural «La Paz».
- Asociación de Padres de Alumnos del colegio público «Ramón Sainz de Baranda».
- Patronato «San Eugenio». Residencia de Ancianos.
- Parroquia de «San Eugenio Papa».
- C.S. «La Paz».
- Colegio público «La Paz».
- Colegio público «Sainz de Varanda».
- Educadores del Movimiento Junior de Acción Educativa de Zaragoza.
- Coordinadora de Pastoral Juvenil
- Asociación juvenil «Venecia Aire Libre».
- Parroquia «San Francisco de Asís».
- Asociación juvenil «Boca-i-Día».
- Cáritas parroquial «San Francisco».
- Colegio «El Buen Pastor».
- Cáritas parroquial «El Buen Pastor».
- Parroquia «El Buen Pastor».
- Patronato Social Católico de Torrero.
- Casa de juventud de Torrero.
- Asociación de vecinos del barrio de San José.
- Asociación de vecinos Aragón barrio Oliver
- Asociación de vecinos Delicias Manuel Viola.
- Federación de asociaciones de barrios de Zaragoza.
- Asociación de vecinos Picarral.
- Asociación de vecinos Actur Rey Fernando.
- Asociación de vecinos «José Oto» del barrio de La Jota.
- Asociación de vecinos de Las Fuentes.
- Asociación de vecinos «Los Molinos» del barrio San Gregorio.
- Asociación de vecinos de Villamayor.
- Asociación de vecinos Aldebarán.
- Asociación de vecinos Lanuza Casco Viejo.
- Asociación ecologista aragonesa «Mundo y Naturaleza».
- Asociación de vecinos Manuel Viola.

Alegaciones de particulares:

4.503 alegaciones presentadas en el Ayuntamiento de Zaragoza (todas iguales).

Alegaciones fuera de plazo:

Coordinadora Venecia-Torrero-La Paz.
Asociación de vecinos Manuel Viola.

*Resumen del contenido ambiental de las alegaciones***Alegaciones de organismos y asociaciones:**

El contenido de las cuarenta y una primeras alegaciones correspondientes a distintas asociaciones es el mismo que el de los particulares, expuesto a continuación.

La asociación ecologista aragonesa «Mundo y Naturaleza», alega que dado el gran interés ecológico y social de los pinares de Venecia se respeten con la construcción de un túnel que, además, minimice los graves impactos acústicos y atmosféricos que la nueva vía va a provocar en las zonas próximas, considerándose insuficientes las medidas de apantallamiento y de revegetación de talúdes propuestas.

Alegaciones de particulares:

Las 4.503 alegaciones con el mismo contenido se refieren a:

Falta de coherencia con la filosofía del Plan General de Ordenación Urbanística de Zaragoza de crear espacios de calidad de vida.

Penetración por los pinares de Venecia, reserva verde de la ciudad y por los límites de los barrios de Venecia-Torrero-La Paz, de un tráfico intenso de vehículos.

La generación de ruidos, contaminación y peligro de accidentes.

Modificación del trazado en la zona de los barrios antes indicados.

Una alternativa de nuevo trazado que, en cualquier caso, no pase delante del cementerio.

Alegaciones fuera de plazo:

La coordinadora de Venecia-Torrero-La Paz, en representación de 3.254 vecinos, presentó el 20 de julio de 1993, ante la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, una propuesta esquemática de trazado alternativo situado más al sur del indicado en el estudio informativo, basada principalmente en su desconfianza de que el cuarto cinturón se construyera realmente y por tanto el tercer cinturón tuviera que soportar el tráfico previsto para aquél.

La asociación de vecinos «Manuel Viola», con fecha 5 de octubre de 1993, envió un nuevo escrito en el que muestra su disconformidad con el trazado aprobado por el Ayuntamiento de Zaragoza, debido a la afección directa a los pinares de Venecia, al impacto acústico y medioambiental que provocará, así como por el efecto negativo que esto supondrá para la calidad de vida de los ciudadanos del barrio de Torrero. Por todo ello, apoya la alternativa de trazado planteada por la coordinadora de Venecia-Torrero-La Paz.

MINISTERIO**DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL****6742**

RESOLUCION de 8 de marzo de 1994, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y posterior publicación de la revisión salarial del Convenio Colectivo de la empresa «Vicasa, Sociedad Anónima», de Madrid y delegaciones comerciales.

Visto el texto del acta a la que se acompaña la revisión salarial del Convenio Colectivo de la empresa «Vicasa, Sociedad Anónima», de Madrid y delegaciones comerciales (código de Convenio número 9006611), que fue suscrito con fecha 11 de febrero de 1994, de una parte por los designados por la Dirección de la empresa para su representación y de otra por el Comité de empresa en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo, esta Dirección General de Trabajo acuerda:

Primero.—Ordenar la inscripción de la revisión salarial del citado Convenio Colectivo en el correspondiente Registro de este centro directivo, con notificación a la Comisión negociadora.

Segundo.—Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 8 de marzo de 1994.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

En Madrid, el día 11 de febrero de 1994, se reúnen las representaciones de la empresa y social para estudiar y aprobar, si procede, la actualización de tablas de remuneraciones y ventajas sociales para 1994, de conformidad con lo que prevé el Convenio Colectivo vigente para los años 1993, 1994 y 1995 y que afecta al personal empleado de la sociedad «Vicasa, Sociedad Anónima», de Madrid (domicilio social) y delegaciones comerciales.

Ambas representaciones acuerdan:

Primero.—Considerar como definitivo, a todos los efectos, que el IPC de 1993 ha sido el 4,9 por 100 y, en consecuencia, se aplique la «paga especial por actualización» prevista en el artículo 43.3, a), del Convenio, equivalente al 0,15 por 100 sobre las bases de 1992 (0,1435 por 100 sobre remuneraciones de 1993).

Segundo.—Considerar como IPC previsto para 1994 el 3,5 por 100 que es de aplicación directa a las ventajas sociales, excepto «jubilación» que no se modifica.

Las «remuneraciones» se incrementan con el 3,8989 por 100, de acuerdo con lo previsto en los artículos 43.3, b), y 44, c), del Convenio, con las oportunas correcciones en:

Antigüedad (reteniendo la antigüedad vegetativa).

PGOP (por aplicación del valor medio real obtenido en 1993).

El documento adjunto contiene en texto y anexos los nuevos importes para 1994 de remuneraciones y ventajas sociales.

Y sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

TEXTO DEL CONVENIO

Artículo 27. *Criterios sobre formación.*—Los nuevos importes de ayuda a la formación durante el año 1994 son:

Escalón	Pesetas por hora
A	722
B a E	887
F a J	1.091
K a M	1.258
N a P	1.403

Artículo 34. *Salario convenio.*—El salario convenio es el que figura en la tabla de remuneraciones mínimas garantizadas para el año 1994.

Artículo 35. *Antigüedad.*—La antigüedad es la que figura en la tabla de antigüedad para el año 1994.

Artículo 36. *Plus personal.*—Este concepto se verá incrementado en un 3,8989 por 100 sobre los valores de 1993.

Artículo 38. *Prima Global por Objetivos (PGO).*—La fórmula de PGO queda fijada según los siguientes valores:

$$VP = 2.284 K + 4.584 = 6.868$$

Artículo 39. *Horas extraordinarias.*—Los nuevos valores aplicables durante 1994 son:

Escalón	Pesetas/hora
A	1.268
B	1.352
C	1.462
D	1.522
E	1.623
F	1.707
G	1.786
H	1.862
I	1.885
J	1.970
K	2.054
L	2.149
M	2.235