

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

18649 *RESOLUCION de 21 de julio de 1994, de la Dirección General para la Vivienda, el Urbanismo y la Arquitectura, por la que se reconoce la acreditación concedida por la Red Española de Laboratorios de Ensayo (RELE) al Laboratorio Itsemmap-Fuego, a los efectos establecidos en la norma básica de la edificación NBE-CPI/91, «Condiciones de protección contra incendios en los edificios».*

Vista la comunicación de la Red Española de Laboratorios de Ensayo (RELE), de 10 de marzo de 1994, por la que se informa a esta Dirección General de la concesión de la acreditación al laboratorio Itsemmap-Fuego para realizar los ensayos de reacción al fuego de los materiales de construcción y para clasificar dichos materiales, aplicando las normas relacionadas en el programa de acreditación C-012 Rev. 002 «Reacción al fuego de los materiales de construcción», primera parte, de conformidad con la Resolución de 5 de noviembre de 1993, resuelvo:

Primero.—Reconocer la acreditación concedida por la Red Española de Laboratorios de Ensayo (RELE) al Laboratorio Itsemmap-Fuego, a los efectos establecidos en la norma básica de la edificación NBE-CPI/91, «Condiciones de protección contra incendios en los edificios».

Segundo.—Publicar el reconocimiento de dicha acreditación en el «Boletín Oficial del Estado».

Tercero.—Publicar, como anejo a esta disposición, la relación actualizada de los laboratorios acreditados por la Administración, a los efectos establecidos en la citada norma básica MBE-CPI/91.

Madrid, 21 de julio de 1994.—El Director general, Borja Carreras Moysi.

ANEJO

1. Laboratorios que tienen concedida la acreditación por RELE y que están reconocidos por la Dirección General para la Vivienda, el Urbanismo y la Arquitectura para la realización de los ensayos de reacción al fuego de los materiales de construcción y para la clasificación de dichos materiales; todo ello conforme a lo establecido en la norma básica de la edificación NBE-CPI/91, «Condiciones de protección contra incendios en los edificios»:

Laboratorio de Investigación y Control del Fuego (LICOF), de la Asociación para el Fomento de la Investigación y Tecnología de la Seguridad contra Incendios (AFITI), sito en la carretera de Valencia, puntos kilométricos 23,400 al 28,500, Arganda del Rey (Madrid).

Laboratorio de la Asociación de Investigación de la Industria Textil (AITEIX), Departamento de Reacción al Fuego, sito en la plaza Emilio Sala, número 1, 03800 Alcoy (Alicante).

Laboratorio del fuego del Laboratorio General de Ensayos e Investigación (LGAJ), sito en la carretera de acceso a la UAB, Cerdanyola del Vallés, 08290 Barcelona.

Laboratorio Itsemmap-Fuego, sito en el kilómetro 32,500 de la carretera nacional I, 28759 San Agustín de Guadalix (Madrid).

Los ensayos y procedimientos de clasificación para los que esta Dirección General reconoce la acreditación concedida por RELE a los laboratorios anteriormente relacionados, son los definidos en las siguientes normas:

UNE 23-727-90. Ensayos de reacción al fuego de los materiales de construcción. Clasificación de los materiales utilizados en construcción.

UNE 23-102-90. Ensayo de no combustibilidad.

UNE 23-721-90. Ensayo por radiación aplicable a los materiales rígidos o similares (materiales de revestimiento) de cualquier espesor y a los materiales flexibles de espesor superior a 5 milímetros.

UNE 23-723-90. Ensayo del quemador eléctrico aplicable a los materiales flexibles de un espesor inferior o igual a 5 milímetros.

UNE 23-724-90. Ensayo de velocidad de propagación de la llama aplicable a los materiales no destinados a ser colocados sobre un soporte (ensayo complementario).

UNE 23-725-90. Ensayo de goteo aplicable a los materiales fusibles (ensayo complementario).

UNE 23-726-90. Ensayo del panel radiante para revestimiento de suelos (ensayo complementario).

2. Laboratorios que tienen concedida la acreditación por RELE y que están reconocidos por la Dirección General para la Vivienda, el Urbanismo y la Arquitectura para la realización de los ensayos y procedimientos de evaluación de la resistencia al fuego de los elementos constructivos y para la clasificación de dichos elementos; todo ello conforme a lo establecido en la norma básica de la edificación NBE-CPI/91, «Condiciones de protección contra incendios en los edificios»:

Laboratorio de Investigación y Control del Fuego (LICOF), de la Asociación para el Fomento de la Investigación y Tecnología de la Seguridad contra Incendios (AFITI), sito en la carretera de Valencia, puntos kilométricos 23,400 al 28,500, Arganda del Rey (Madrid).

Laboratorio del fuego del Laboratorio General de Ensayos e Investigación (LGAJ), sito en la carretera de acceso a la UAB, Cerdanyola del Vallés, 08290 Barcelona.

Los ensayos y procedimientos de clasificación para los que esta Dirección General reconoce la acreditación concedida por RELE a los laboratorios anteriormente relacionados, son los definidos en las siguientes normas:

UNE 23-834-75. Ensayo de resistencia al fuego de las estructura y elementos de construcción.

UNE 23-801-79. Ensayos de resistencia al fuego de elementos de construcción vidriados.

UNE 23-802-79. Ensayo por resistencia al fuego de puertas y otros elementos de cierre de huecos.

18650 *RESOLUCION de 29 de junio de 1994, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación de una balsa salvavidas marca «Duarry», modelo B-6 para su uso en buques y embarcaciones de bandera Española.*

Visto el expediente incoado a instancias de «Astilleros Neumáticos Duarry, Sociedad Anónima», con domicilio en Pasaje Rosers, sin número, 08940 Barcelona, solicitando la homologación de una balsa salvavidas marca «Duarry», modelo B-6, insuflable, de tipo de lanzamiento, con capacidad para seis persona, para su uso en buques y embarcaciones de bandera Española,

Visto el resultado satisfactorio de las pruebas a las que ha sido sometido en presencia de la Comisión de Pruebas de Capitán Marítima de Barcelona, de acuerdo con las normas:

Solas 74/78, ENMDS 81/83, Cap. III.

Resolución A.521 (13) de IMO.

Esta Dirección General ha resuelto declarar homologado lo siguiente:

Equipo: Una balsa salvavidas, marca «Duarry», modelo B-6. Marca/modelo: «Duarry»/B-6. Número de homologación: 063/0694.

La presente homologación es válida hasta el 29 de diciembre de 1995.

Madrid, 29 de junio de 1994.—El Director general, Rafael Lobeto Lobo.

18651 *RESOLUCION de 12 de julio 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 autovía Lleida-Barcelona. Carretera N-II de Madrid a Francia por La Junquera. Subtramo Cervera-Santa María del Camí (Lleida-Barcelona), 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, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 12 de Julio de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AUTOVIA LLEIDA-BARCELONA. CARRETERA N-II DE MADRID A FRANCIA POR LA JUNQUERA. SUBTRAMO CERVERA-SANTA MARIA DEL CAMI (LLEIDA-BARCELONA)

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

La Dirección General de Política Ambiental, con fecha 4 de marzo de 1994, formuló declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Lleida-Barcelona, tramo Cervera-Igualada, considerando ambientalmente viable la opción desdoblamiento, para el subtramo Santa María del Camí-Igualada, estableciendo una serie de condiciones para la ejecución y explotación del mismo. En el preámbulo de dicha declaración se señalaba que en el subtramo Cervera-Santa María del Camí se habían detectado importantes indeterminaciones que imposibilitaban la toma de decisión en lo relativo a la viabilidad ambiental de los trazados propuestos y que, en consecuencia, para el referido subtramo, la Dirección General de Política Ambiental formularía declaración de Impacto Ambiental cuando se dispusiera de la información complementaria que posibilitara la determinación de la opción ambientalmente viable. En el anejo III de la mencionada declaración se exponían los aspectos sobre los que requirió un análisis detallado que posibilitara la toma de decisión.

Con fecha 21 de mayo de 1994 la Dirección General de Carreteras presentó ante la Dirección General de Política Ambiental el documento en el que se recoge la información requerida. Un resumen de este documento y las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental se acompaña como anejo de esta declaración.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/86, 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 1131/88, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de Impacto Ambiental, sobre el estudio informativo de la autovía Lleida-Barcelona. Carretera N-II de Madrid a Francia por la Junquera, subtramo: Cervera-Santa María del Camí.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación adicional presentada por la Dirección General de Carreteras en relación con la alternativa Norte y la alternativa duplicación, se constata que el impacto producido por la alternativa Norte radica esencialmente en la ocupación por una importante infraestructura, de un espacio rural, valle del Sió, que sin un excepcional valor ambiental, se presenta bien estructurado y armonizado; y de un barranco, el barranco de la Coma, que debido a su escasa accesibilidad ofrece un grado de naturalidad prácticamente intacto y, en el que el relieve esconde su estructura bajo una cubierta vegetal de pinos con un sotobosque denso en las umbrías y fondos del valle. En cuanto al impacto producido por la alternativa en duplicación, aunque ésta aprovecha el corredor actual de comunicación y por lo tanto no presenta los problemas inherentes a la alternativa Norte, no está exenta de implicaciones ambientales sobre el medio natural derivadas principalmente de la afección al espacio natural del Carbesí y de los considerables desmontes y consiguiente necesidad de vertederos.

En relación con la significación de los impactos detectados y las medidas mitigadoras aplicables, se considera que, desde la óptica exclusiva de conservación del medio natural, la alternativa óptima es la duplicación, radicando esta idoneidad, como se ha dicho, en el hecho de que la autovía discurre por un espacio ya alterado por la presencia de la actual carretera. No obstante, los impactos generados también sobre el medio natural por la alternativa Norte, no presentan una significación tal que la hagan medioambientalmente inviable.

En este sentido, y considerando todos los factores del medio que concurren en este proyecto, en particular los factores territoriales, económicos, constructivos y, de forma muy especial, los problemas derivados de la articulación y ordenación del tráfico durante el notable período previsto para la ejecución de las obras que, en el caso del desdoblamiento de la carretera N-II, en este tramo, con una alta intensidad de paso de vehículos, son significativos, el análisis ambiental debe extenderse y se ha extendido, teniendo en cuenta los mismos.

Por ello, en base a las consideraciones señaladas, se declara ambientalmente viable la alternativa Norte si en su ejecución y explotación, se cumplen las siguientes condiciones:

1. Protección contra la erosión, del sistema hidrológico y de la naturalidad, del valle del Sió y del barranco de la Coma. Puesto que el trazado de la autovía se inserta, en sus primeros 15 kilómetros, por el valle del río Sió y continúa luego 5 kilómetros por el barranco de la Coma, espacios de notable naturalidad y bien armonizados, especialmente el último de los señalados, se llevarán a cabo las siguientes medidas:

No podrá utilizarse durante la construcción de la vía ningún terreno fuera de la zona de ocupación de la plataforma, debiéndose vallar los límites antes del comienzo de las obras.

Se elaborará un estudio de detalle sobre erosionabilidad que deberá considerar especialmente las medidas a adoptar para la reconstrucción y estabilización de los bancales afectados. Este estudio determinará ajustes en el trazado eventualmente necesarios, que deberán ser incorporados al proyecto.

Asimismo, se elaborará un estudio de precipitaciones y escorrentías que considerará la presencia de escorrentía laminar propia de los valles de fondo plano. Este estudio determinará eventuales ajustes necesarios en el trazado de manera que serán también incorporados en su caso al proyecto, para evitar impactos significativos.

2. Prevención del ruido. Se ejecutarán las medidas correctoras propuestas por el estudio de Impacto Ambiental en los núcleos de población de Gaver, Castell y Santa María del Camí. A tal efecto se redactará un proyecto en el que se detallen y valoren las medidas a ejecutar especificando en cada caso la disminución de inmisión sonora prevista. Como medida adicional a las propuestas por el estudio de Impacto Ambiental, entre el P.K. 14+900 y 15+700, en las proximidades de la masía Mas Biure, se proyectará un falso túnel.

Tanto en los citados lugares, como en el resto de los señalados por el estudio de Impacto Ambiental, se llevará a cabo durante la explotación de la vía un programa de vigilancia de la contaminación acústica al objeto de verificar los resultados obtenidos con las medidas correctoras ejecutadas y contrastar las previsiones en aquellos otros puntos en los que se estimó no necesaria la implantación de medidas mitigadoras. En todo caso, los niveles de inmisión sonora, producidos por la actuación, no deberán sobrepasar los 55 dBA Leq entre las 23 h. y las 7 h., ni los 65 dBA Leq entre las 7 h. y las 23 h., en los límites del territorio calificado como urbanizable en los Planes Generales de Ordenación Urbana de los municipios afectados, en la fecha de esta declaración, o medidos a 2 metros de las fachadas, para cualquier altura, en las viviendas existentes en esta fecha.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso la necesidad de revisión de las medidas correctoras realizadas.

3. Pasos de fauna. Se realizará un estudio de detalle sobre la concreta ubicación de pasos de fauna necesarios, y su correspondiente proyecto y construcción, en consulta con el órgano competente de la Generalidad de Cataluña.

4. Prevención de la erosión, recuperación, restauración e integración ambiental y paisajística de la obra. Se redactará un proyecto de integración ambiental de la obra en el que, además de concretar, diseñar y presupuestar las medidas correctoras propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental, deberán considerarse los siguientes aspectos:

Se realizará un estudio detallado de integración paisajística que deberá considerar las características de las cuencas visuales, especialmente las obtenidas desde los núcleos de Les Oluges, Montfalcó-Murallat y Santa Fe; los fenómenos de intervisibilidad; el control de vistas y ocultación de elementos impactantes. En base a este estudio el proyecto de integración ambiental desarrollará medidas concretas de actuación.

Se definirá la ubicación exacta y forma de restauración de las zonas de extracción y vertido de materiales, tránsito de maquinaria e instalaciones auxiliares de obra. Las referidas instalaciones no podrán ubicarse en suelos de alta calidad agrícola (clase agrológica II) ni en áreas ocupadas por pinar.

A los efectos de restauración ambiental e integración paisajística de las obras se considerará sensible toda la traza. No obstante serán objeto de recuperación ambiental y tratamiento paisajístico singulares las siguientes áreas:

PP.KK. 4+500 a 9+500, en el Valle de Sió.

Zona de afección al barranco de la Coma (P.K.15+000 a 20+000).

Estribos de viaductos y puentes.

Envocaduras del túnel artificial previsto entre el P.K. 19+920 y 20+200.

Zonas de extracción y vertido.

Zonas de tránsito de maquinaria.

Áreas destinadas a albergar instalaciones auxiliares de obra.

Taludes tanto en desmonte como en terraplén.

Las acciones de restauración y recuperación ambiental de las áreas afectadas por la obra se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía y deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra. A este fin se redactará un plan de obra en el que se establezcan la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones.

5. Seguimiento y vigilancia. Se redactará un programa de vigilancia 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 el condicionado de esta declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes, frecuencia y período de su emisión. Los informes se remitirán a la Dirección General de Política 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 relativas a:

– Protección contra la erosión y del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 1.

– Medidas de corrección acústica a que se refiere la condición 2.

– Pasos de fauna a que se refiere la condición 3.

– Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 4.

b) Anualmente y durante el plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras.

– Informe sobre los niveles sonoros alcanzados en los lugares y períodos a los que se refiere la condición 2, una vez adoptadas las medidas correctoras y medidas complementarias en el caso de que los niveles sobrepasen lo estipulado.

– Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 4.

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

6. Documentación adicional: La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la contratación de la obra, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación, de los documentos y prescripciones que esta declaración de Impacto Ambiental establece en su condicionado, y un informe sobre contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

– Ajustes de trazado propuestos por el Estudio de Impacto Ambiental.

– Estudio de erosionabilidad, estudio para la protección del sistema hidrológico, y ajustes de trazado, a que se refiere la condición 1.

– Proyecto de medidas de corrección acústica, incluido el falso túnel entre el P.K. 14+900 y 15+700, a que se refiere la condición 2.

– Estudio de ubicación y proyecto de pasos de fauna, a que se refiere la condición 3.

– Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística a que se refiere la condición 4.

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

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.

7. Financiación de las medidas preventivas y correctoras: Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas preventivas y correctoras, contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en estas condiciones, figurarán con memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorará los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Madrid, 12 de julio de 1994.—El Director general de Política Ambiental, José Ramón González Lastra.

ANEXO

Resumen del documento complementario presentado por la Dirección General de Carreteras

El documento expone como objeto el análisis, valoración y comparación, atendiendo a criterios exclusivamente medioambientales, de las alterna-

tivas duplicación y Norte, para el subtramo Cervera-Santa María del Camí. En un apéndice se exponen también aspectos técnico-económicos de las dos alternativas y un análisis multicriterio global.

Los aspectos ambientales analizados por el documento se refieren a cuantificación y valoración de los efectos derivados del movimiento de tierras, valoración ambiental del valle del Sió y barranco de La Coma, cuantificación y valoración de las afecciones sobre el espacio natural del Carbesí, planeamientos urbanísticos, afecciones al patrimonio histórico-artístico, efectos inducidos sobre el medio humano y el aprovechamiento de recursos naturales, y posibles efectos microclimáticos.

Respecto al movimiento de tierras se indica que en la alternativa Norte el volumen total de vertedero es de 287.576 m³ y que en la alternativa en duplicación el volumen total de vertedero es de 2.281.269 m³. Se destaca la gran envergadura del vertedero necesario en la solución duplicación.

La valoración ambiental del valle del Sió y del barranco de La Coma, ambas afectadas por la alternativa Norte, se realiza atendiendo a los criterios de diversidad, naturalidad, fragilidad y rareza del paisaje, fauna y vegetación, concluyendo con una valoración ambiental global que para el valle del Sió es menor que para el barranco de La Coma, siendo en ambos casos posible el paso de la vía sin producir impactos significativos no corregibles.

La afección sobre el espacio natural del Carbesí, producida por la alternativa duplicación, por ser la carretera actual límite norte de dicho Espacio, se localiza entre el P.K. 12+500 y el P.K. 14+500 donde se producirán desmontes de hasta 15 m de altura.

El documento recoge los planeamientos urbanísticos existentes en el área de estudio, concluyendo que los trazados propuestos se desarrollan sobre suelo no urbanizable.

Los puntos de interés singular que presentan algún valor cultural se localizan el entorno del valle del Sió: asentamientos de Les Oluges, Santa Fe, y Montfalcó Murallat; pero la alternativa Norte discurre suficientemente alejada de estos núcleos.

En el capítulo donde se exponen los efectos inducidos sobre el medio humano y el aprovechamiento de los recursos naturales se incluye un estudio socioeconómico, la localización de equipamientos y movilidad interior, la red viaria existente, el transporte público y los recursos culturales. El documento fundamenta la afección de cada alternativa sobre el medio socioeconómico en la población teóricamente beneficiada por cada una de las alternativas, resultando con este criterio ser más beneficiosa la alternativa Norte.

El estudio de los efectos microclimáticos presentes en las dos alternativas se efectúa a partir de los datos de las estaciones meteorológicas de Cervera e Igualada, sin considerar los valores aportados por la estación meteorológica del Alto Segarra, que según el documento, por funcionar solo desde el año 1984, sus valores registrados no están contrastados por el Instituto Nacional de Meteorología, y por proporcionar además valores que no son los de las precipitaciones totales máximas en veinticuatro horas. El estudio microclimático concluye con la viabilidad de ambas alternativas.

Según el documento, la alternativa Norte produce mayores impactos en suelos, hidrología, hidrogeología, geomorfología, y paisaje. La alternativa duplicación ocasiona mayores impactos en vegetación, fauna, espacios protegidos y socioeconomía, y da lugar a un gran movimiento de tierras. La afección por ruido es prácticamente igual en ambas opciones.

Se refiere además el documento, en su epígrafe, 1.2.1, afecciones sobre el tráfico, a que la ejecución de las obras de la alternativa duplicación, conlleva la dificultad añadida del mantenimiento del tráfico de la N-II en los subtramos comprendidos entre el final de la variante de Cervera y el inicio de la variante de la Panadella (10,6 kilómetros), y entre el final de ésta y Santa María del Camí (5,6 kilómetros).

Las dificultades previstas durante la ejecución de las obras, precisará de cortes de tráfico con los consiguientes transtornos que supondrían la formación de colas de 3,2 kilómetros por hora de corte, para cada sentido.

A continuación establece una ponderación de los efectos analizados, dando los siguientes valores: socioeconomía, y espacios protegidos (peso 5), paisaje y ruido (peso 4) vegetación e hidrología (peso 3), geomorfología y movimientos de tierras (peso 2) y fauna y suelo (peso 1). Aplicando esta ponderación, el documento concluye por último que el impacto global de la alternativa en duplicación es superior al de la alternativa Norte, si bien según el documento examinado, todos los impactos permiten la adopción de medidas correctoras y por tanto las dos alternativas son ambientalmente viables.

Como apéndice el documento expone datos técnico-económicos de las dos alternativas y un tratamiento multicriterio final. En el análisis multicriterio los aspectos que se consideran son: características del trazado,

criterios constructivos, criterios económicos, y criterios medioambientales; siendo los pesos asignados a cada uno, respectivamente, 130, 140, 130 y 600. El análisis multicriterio concluye con la preferencia de la alternativa Norte.

Análisis del contenido del documento

El documento recoge todos los aspectos cuya mejor documentación fué requerida por la declaración de Impacto Ambiental formulada por la Dirección General de Política Ambiental, para el tramo Cervera-Igualada («BOE» 13 de mayo de 1994), si bien no se proponen medidas correctoras detalladas y específicas, a nivel de proyecto, para cada alternativa, ni una valoración final de los impactos residuales resultantes. No obstante, con la información aportada por el documento es factible pronunciarse sobre la viabilidad ambiental de las alternativas.

El tratamiento dado a los aspectos ambientales es correcto si bien respecto a la tesis desarrollada en la identificación valoración y ponderación de impactos, cabe señalar lo siguiente:

— La afección al espacio protegido del Carbesí es de poca entidad, siendo posible la adopción de medidas correctoras que minimicen considerablemente el impacto sobre dicho espacio. En consecuencia, no se considera proporcionado el peso otorgado al concepto «afección a Espacios Protegidos».

— Respecto a los movimientos de tierra, el problema se refiere fundamentalmente al considerable volumen de excedentes de tierras que se obtienen en el caso de la alternativa en duplicación, siendo posible una selección del emplazamiento del vertedero y la adopción de medidas correctoras que minimizan el valor de este impacto. Además, respecto al desmonte de gran magnitud en el P.K. 15+000 a P.K. 15+600, la construcción en túnel y consiguiente modificación del diseño del enlace de Argensola disminuirán excedentes de tierras y el impacto visual consiguiente.

— La preferencia socioeconómica por la alternativa Norte queda cuestionada cuando determinadas instituciones, organismos y actores concedidos muestran formalmente, sus preferencias por la alternativa desdoblamiento.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

18652 *RESOLUCION de 26 de julio de 1994, de la Dirección General de Coordinación y de la Alta Inspección, por la que se da publicidad al Convenio suscrito entre el Ministerio de Educación y Ciencia y la Comunidad Autónoma de Extremadura para la colaboración en la planificación educativa.*

Suscrito con fecha 13 de julio de 1994 el Convenio entre el Ministerio de Educación y Ciencia y la Comunidad Autónoma de Extremadura para la colaboración en la planificación educativa, esta Dirección General, en ejecución de lo dispuesto en el acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 1990, ha dispuesto que se publique en el «Boletín Oficial del Estado» el texto del Convenio que se adjunta.

Madrid, 26 de julio de 1994.—El Director general, Francisco Ramos Fernández-Torrecilla.

CONVENIO ENTRE EL MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA Y LA COMUNIDAD AUTONOMA DE EXTREMADURA PARA LA COLABORACION EN LA PLANIFICACION EDUCATIVA

REUNIDOS

De una parte, el excelentísimo señor don Gustavo Suárez Pertierra, Ministro de Educación y Ciencia.

Y de otra, el excelentísimo señor don Juan Carlos Rodríguez Ibarra, Presidente de la Junta de Extremadura,

EXPONEN

En virtud de la Ley Orgánica 8/1994, de 24 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía de Extremadura («Boletín Oficial del Estado» del 25), corresponde a la Comunidad Autónoma de Extremadura «la competencia de desarrollo legislativo y ejecución de la enseñanza en toda su extensión, niveles y grados, modalidades y especialidades de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27 de la Constitución y Leyes Orgánicas que, conforme al apartado 1 del artículo 81 de la misma, lo desarrollen, y sin perjuicio de las facultades que atribuye al Estado el número 30 del apartado 1 del artículo 149 y de la Alta Inspección para su cumplimiento y garantía».

El traspaso de servicios y medios que se requieren para que la Comunidad Autónoma entre en el efectivo y pleno ejercicio de las competencias educativas, en los términos antes transcritos, deberá llevarse a cabo a través de un calendario adecuado a «los compromisos establecidos para implantar la reforma educativa aprobada por las Cortes Generales, los plazos en ella previstos para los diferentes niveles educativos, así como los específicos mecanismos de financiación contemplados para su realización», según expresamente se hace constar en la exposición de motivos de la Ley Orgánica 9/1992, de 23 de diciembre, de transferencia de competencias a las Comunidades Autónomas que accedieron a la autonomía por la vía del artículo 143 de la Constitución («Boletín Oficial del Estado» del 24).

Estas previsiones no impiden sino que, por el contrario, hacen aconsejable establecer, en tanto llega el momento de proceder a los traspasos previstos, el Convenio de colaboración que permita una actuación coordinada de la Comunidad Autónoma y del Ministerio de Educación y Ciencia, dentro de las competencias que, respectivamente, les corresponden en este momento, para una mejor planificación del sistema educativo en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma y la prestación de un servicio escolar de calidad creciente.

Por otra parte, de este modo se da cumplimiento al compromiso recogido en los acuerdos autonómicos de 28 de febrero de 1992, a los que se remite la exposición de motivos de la Ley Orgánica 9/1992, de 23 de diciembre, y según el cual, «el Ministerio de Educación y Ciencia y las Comunidades Autónomas establecerán los instrumentos convenientes para lograr la preparación de las Administraciones autonómicas de manera que éstas puedan en el momento de recibir los traspasos prestar adecuadamente los servicios, así como para promover su participación en las reformas derivadas de la LOGSE», todo lo cual requiere una participación activa de la Comunidad en la adopción de las decisiones y una colaboración en el desarrollo de las distintas actuaciones que afectan a la Comunidad Autónoma de Extremadura.

Por todo lo cual, previa aprobación de la Comisión Delegada del Gobierno para Política Autonómica y deliberación del Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma, suscriben el presente Convenio de colaboración que se desarrollará con arreglo a las siguientes

CLAUSULAS

Primera.—El presente Convenio tiene por objeto establecer los procedimientos de coordinación entre el Ministerio de Educación y Ciencia y la Comunidad Autónoma de Extremadura, con el fin de facilitar y promover las actuaciones necesarias por parte de ambas Administraciones, en el marco de sus respectivas competencias, para la más adecuada y eficaz planificación del sistema educativo en el ámbito de la Comunidad, de acuerdo con los objetivos establecidos en la Ley Orgánica de Ordenación General del Sistema Educativo.

Segunda.—1. Dentro del mes siguiente a partir de la fecha de suscripción del presente Convenio se constituirá una Comisión de Dirección con la siguiente composición:

Por parte del Ministerio de Educación y Ciencia:

El Secretario de Estado de Educación.

El Subsecretario del Ministerio.

La Delegada del Gobierno en la Comunidad.

El Director general de Coordinación y de la Alta Inspección.

Los Directores provinciales del Ministerio en Cáceres y Badajoz.

De acuerdo con la naturaleza de los asuntos incluidos en el orden del día de las sesiones de la Comisión, podrán asistir a las mismas los Directores generales de Centros Escolares, de Formación Profesional Reglada y Promoción Educativa y de Programación e Inversiones.

Por parte de la Comunidad Autónoma:

El Consejero de Educación y Juventud.

El Secretario general técnico de la Consejería.