

Oficial del Estado número 291, del 4), expido el presente certificado en los términos establecidos en el artículo 14.2 del Real Decreto 1066/1989.

Madrid, 14 de febrero de 1995.—El Director general de Telecomunicaciones, Javier Nadal Ariño.

9407

RESOLUCION de 9 de febrero de 1995, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Conexión de la autopista A-68 con la carretera N-232. Red Arterial de Zaragoza», 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.

La Dirección General de Carreteras, con fecha 11 de junio de 1990, remitió a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental la memoria-resumen a que se refiere el artículo 13 del citado Reglamento, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto del proyecto es conectar la autopista A-68 Bilbao-Zaragoza, con la carretera N-232, a la altura del punto kilométrico 242, a la entrada de Zaragoza. La finalidad es descongestionar la carretera N-232, de Casetas-Zaragoza, desviando el tráfico por la A-68.

Recibida la referida memoria resumen, la entonces Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 11 de septiembre de 1990, la 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, del que forma parte el estudio de impacto ambiental, conjuntamente a trámite de información pública, mediante anuncios publicados en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 15 de febrero de 1994, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza», con fecha 22 de febrero de 1994, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 5 de agosto de 1994, la Dirección General de Carreteras remitió 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.

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 1302/1986, de 29 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 conexión de la autopista A-68 con la carretera N-232, en el punto kilométrico 242, Red Arterial de Zaragoza.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación remitida, se considera que la alternativa «A» es la mejor opción ambiental factible, debiendo cumplir las siguientes condiciones:

1. Los materiales de aporte que se necesiten se obtendrán de explotaciones ya existentes y debidamente autorizadas. En caso de que se pretenda iniciar la extracción de estos materiales en zonas no específicamente destinadas a este fin, deberá notificar a la autoridad correspondiente para llevar a cabo la preceptiva evaluación de impacto ambiental de su proyecto.

2. Los materiales de desecho procedentes de desbroces y excavaciones, que no puedan ser reutilizados, se depositarán en lugares específicamente señalados en proyecto como consecuencia de un análisis ambiental pertinente, cuidando que por erosión o lixiviación no afecten a la hidrología ni a la calidad de las aguas.

3. Impacto acústico.—Se evaluará el impacto acústico producido por el tráfico de los ramales de conexión próximos a las zonas urbanas, o a terrenos declarados urbanizables a la fecha de esta declaración, específicamente sobre la urbanización «Torres de San Lamberto». En caso de que los niveles de ruido así calculados, superen los 65 Leq dB (A) entre las siete y las veintitrés horas, o los 55 Leq dB (A) entre las veintitrés y las siete horas, deberán proyectarse las barreras acústicas adecuadas para reducir el impacto a niveles inferiores a los límites indicados.

4. Definición de obras auxiliares y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Se redactará un proyecto de definición de obras auxiliares, integración ambiental y recuperación paisajística, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución con el resto de las obras, 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 especificarán las áreas afectadas por los terraplenes y por la realización de las obras: Zonas de acopio de materiales; zonas de obtención de material de préstamo, y viales de acceso, que deberán ser claramente señaladas para evitar sean afectadas accidentalmente zonas limítrofes. Se proyectarán, en su caso, las estructuras necesarias para que los terraplenes no afecten a las márgenes del río Ebro.

Se proyectarán las obras necesarias para la canalización de las aguas de escorrentía, por medio de cunetas de fábrica en bajante que protejan de la erosión los terraplenes. Asimismo, se proyectarán los drenajes necesarios que aseguren la correcta evacuación de las aguas.

Se especificará el plan de revegetación de taludes y zonas afectadas.

5. Coordinación con la infraestructura ferroviaria.—Se adecuará el proyecto a las necesidades de ampliación de la línea de ferrocarril en su acceso a Zaragoza, coordinando la actuación con la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario.

6. Seguimiento y vigilancia.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental en el que se detallarán el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión, integrando el correspondiente programa contenido en el estudio de impacto ambiental.

Los informes deberán ser remitidos en las fechas propuestas en el programa y remitidos 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 formalización del acta de la recepción provisional de las obras:

Informe sobre la obtención de los materiales de aporte y depósito de los materiales de desecho, según se indica en las condiciones 1 y 2 de esta declaración.

Informe sobre el estado de recuperación en que quedan las áreas ocupadas por las obras y los terraplenes a que se refiere la condición 4 de esta declaración.

b) Durante los tres años siguientes a la finalización de las obras, con periodicidad anual:

Informe de la evolución de los niveles de presión acústica, producidos por el tráfico de este nudo de comunicación, sobre los edificios y zonas urbanizables a que se refiere la condición 3.

Informe sobre el mantenimiento de las zonas y áreas recuperadas 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 riesgo, tanto en la 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 esta declaración de impacto.

7. 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 objeto de contratación, de los documentos y prescripciones

que esta declaración de impacto ambiental establece en su condicionado, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Estudio detallado de obtención de los materiales de aporte, a que se refiere la condición 1.

Análisis ambiental y proyecto del depósito de los materiales de desecho, a que se refiere la condición 2.

Estudio de impacto acústico y proyecto de medidas correctoras, a que se refiere la condición 3.

Proyecto de obras auxiliares y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 4.

Programa de vigilancia ambiental, a que se refiere la condición 6.

8. 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 con memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorarán los gastos del plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 9 de febrero de 1995.—El Director general, José Ramón González Lastra.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Aragón	—
Presidencia de la Diputación de Aragón	—
Dirección General de Urbanismo. Diputación de Aragón	X
Diputación Provincial de Zaragoza	X
Asociación Ecologista de Zaragoza	—
Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR)	—
Coordinadora Ecologista de Aragón	X
Universidad de Zaragoza. Departamento de Geografía	—
Universidad de Zaragoza. Cátedra de Biología	—
Ayuntamiento de Zaragoza	—

La Diputación General de Aragón adjunta informe del Servicio Regional de Protección del Medio Ambiente. No considera probable que se produzca un impacto negativo en la zona, ya que son terrenos degradados por anteriores actuaciones urbanísticas. No obstante, indica la conveniencia de respetar el cañaveral de la acequia existente, restaurar el suelo de la superficie actualmente utilizada como vertedero de escombros y tener en cuenta, en la revegetación de taludes, la proximidad del Ebro y del Galacho de Juslibol, pobladas con vegetación de ribera.

La Diputación de Zaragoza informa que no tiene alegaciones que efectuar dentro de sus competencias.

La Coordinadora Ecologista de Aragón considera el proyecto innecesario por las siguientes razones: Duplica la conexión A-68 con N-232; no considera el futuro enlace entre el polígono ACTUR y la avenida de Navarra; puede provocar incrementos de tráfico de entrada, tanto en la vía de la Hispanidad, como en la avenida de Navarra, y no resuelve el denso tráfico del tramo Zaragoza-Casetas. Afecta a una zona de regadíos tradicional.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y sus alternativas

El proyecto consiste en la conexión de la autopista A-68 Bilbao-Zaragoza con la carretera N-232, a la altura del punto kilométrico 242,8, a la entrada de Zaragoza. La justificación del proyecto se basa en criterios cualitativos, como son la descongestión del tráfico en la N-232, reduciendo el tiempo de acceso a Zaragoza, y el número de accidentes, por la mejora en la seguridad de las vías de acceso. Incluye un estudio coste-beneficio que confirma la rentabilidad del proyecto.

La A-68 y la N-232 discurren casi paralelas, de oeste a este, hacia Zaragoza, y entre ellas discurre también la línea de ferrocarril.

Se proyecta construir dos ramales de conexión, uno para cada sentido, de aproximadamente 1.100 metros de longitud cada uno, que, partiendo de los laterales de la A-68, terminan en una recta perpendicular a la carretera N-232.

Se presentan tres alternativas:

Alternativa «A».—Consiste en la construcción de nueva planta de dos ramales de conexión entre la carretera N-232 y la autopista A-68, aprovechando las infraestructuras existentes para conectar los dos ramales entre sí.

De esta manera se proyecta una glorieta elevada que, mediante las conexiones pertinentes, permite todos los movimientos hacia y desde las instalaciones próximas, con direccionalidad acusada de los movimientos principales que son: Entre A-68 y N-232, dirección Zaragoza, y entre N-232 y A-68, dirección Casetas.

Para pasar sobre el ferrocarril y la autopista y poder utilizar estructuras existentes, es necesario proyectar la rasante en terraplén prácticamente en toda su longitud.

Alternativa «B»:

Se proyectan dos ramales de conexión entre la carretera N-232 y la autopista A-68, sobre las infraestructuras existentes, que se mantienen para conservar los distintos movimientos actuales.

Esta solución permite mejor trazado del nudo y aísla el tráfico local del de conexión, pero obliga a elevar la cota de las rasantes sumando un gálibo, aumentando mucho la altura de los terraplenes y las obras de estructura.

Alternativa «C»:

Utiliza la infraestructura existente, proyectándose los ramales de conexión con la autopista A-68, a partir de la vía que desde la N-232 la cruza.

En esta solución es necesario proyectar carriles de frenado para lograr un carril de aceleración con la longitud necesaria para acceder a la A-68.

Comparación entre las tres alternativas:

Datos más significativos del proyecto	A	B	C
Excavaciones, metros cúbicos	36.189	31.995	34.809
Terraplén, metros cúbicos	181.148	286.826	31.287
Superficie afectada, metros cuadrados ...	62.162	59.637	44.521

La alternativa «A» es más económica que la «B», tiene un buen trazado y facilita el tráfico de las instalaciones limítrofes.

La alternativa «B» es la que mejor trazado tiene, pero es la más cara, requiere mayor movimiento de tierras y mayores estructuras.

La alternativa «C» es la más barata, requiere menos inversiones por utilizar las estructuras existentes y necesitar poco terraplenado, pero su trazado es el peor y más lento.

El proyecto realiza una comparación cuantitativa, teniendo en cuenta el trazado, el movimiento de tierras y los aspectos económicos en los que se valora la densidad de tráfico y el ahorro esperado en función de la capacidad de tráfico de las distintas soluciones, llegando a la conclusión que la mejor alternativa es la «A».

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

Situación preoperacional.—La zona en que se proyecta la obra está próxima a Zaragoza y casi limítrofe con el río Ebro.

Según el estudio de impacto ambiental, el clima es semiárido, con grandes variaciones térmicas y precipitaciones escasas. La fauna existente ha quedado reducida a una serie de especies antropófilas de amplia distribución, y la flora se reduce a cultivos de regadío, salvo algunas especies de vegetación típica de la vega fluvial.

El estudio señala que no existen en las proximidades importantes focos de contaminación atmosférica, pero sí un elevado nivel de contaminación acústica producido por las vías de comunicación cercanas, carreteras, autopistas y ferrocarril. El paisaje es semiurbano, de baja calidad, y existen líneas de alta tensión, tendidos telefónicos, naves industriales, etc.

Desde el punto de vista sociológico, dice el estudio, se trata de una zona básicamente industrial, en la que también se incluyen zonas residenciales y pequeñas explotaciones agrícolas.

El estudio considera como impactos más relevantes, pero no significativos, los producidos sobre el paisaje, los procesos de erosión, y la hidrogeología. En la fase de construcción destaca el efecto producido por el movimiento de tierras y el tráfico derivado de la obra, y en la fase de explotación, el derivado del tráfico de vehículos.

El estudio compara las tres alternativas descritas en el proyecto, concluyendo que la alternativa «A» es la que menor impacto ambiental produce. El impacto paisajístico en la «A» es menor que en la «B», por necesitar menor cota de terraplenes; el impacto acústico es menor en la «A» que en la «C», por alejar el tráfico de las zonas habitadas, y la «A» es la que permite mayor facilidad de comunicación a las zonas próximas.

El estudio propone como medidas correctoras.—En la fase de construcción, el riego periódico de caminos de tránsito; limitación del horario de trabajo a la jornada laboral diurna, y en la obra terminada, la existencia de drenajes en número suficiente para evitar la concentración de caudales; la restitución de servidumbres de acceso a las fincas, y la revegetación, aprovechando el suelo vegetal removido del terreno afectado por las obras.

El estudio establece las directrices del plan de seguimiento y vigilancia sobre emisiones de polvo a la atmósfera; reglaje de motores y estado de los silenciadores; mantenimiento de los acopios de suelo edáfico; mantenimiento de revegetaciones, y obras de drenaje.

Análisis del contenido

El estudio de impacto ambiental es completo en cuanto a su estructura, pero somero en cuanto a la profundidad con que se analizan los distintos aspectos. No obstante, no hay que olvidar que el proyecto afecta a un área reducida y ya afectada por actuaciones urbanísticas anteriores.

El estudio no evalúa el impacto acústico. Tampoco se considera suficientemente estudiada la obtención de los materiales de aporte ni el destino que se le dará a los materiales de desecho. Las áreas afectadas por los terraplenes y las obras están sin definir.

Las medidas correctoras propuestas son sólo directrices u orientaciones y no actuaciones concretas. Igualmente, ocurre con el plan de seguimiento y vigilancia en el que únicamente se indican las directrices o aspectos a tener en cuenta.

Con el cumplimiento de las condiciones impuestas en esta declaración, se consideran resueltas las definiciones apuntadas.

ANEXO IV

Resultado de la información pública

La Comunidad de Propietarios «Torres de San Lamberto» se opone a la alternativa «A» porque conecta con un camino de su propiedad.

El Ayuntamiento de Zaragoza considera que el enlace propuesto en el estudio informativo es beneficioso para la ciudad de Zaragoza por facilitar la accesibilidad a la ciudad y mejorar el servicio y seguridad de la N-232.

La Diputación de Zaragoza indica que el enlace propuesto en el estudio informativo no afecta a la red provincial, por lo que no existe inconveniente en el trazado proyectado.

La Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario señala que cualquiera de las tres alternativas del proyecto de conexión afecta a los proyectos de ampliación de los accesos ferroviarios a Zaragoza, por lo que se necesita coordinación entre las dos Direcciones Generales para proyectar la estructura con los gálibos de paso convenientes.

La Demarcación de Carreteras del Estado de Aragón, en su informe sobre el expediente de información pública, indica que, no siendo necesario para la funcionalidad de la nueva vía conectar con el camino privado de la urbanización «Torres de San Lamberto», puede dejar los accesos de la urbanización en la misma forma en que actualmente se encuentran, quedando así resuelto el problema manifestado en la alegación presentada.

También indica que se tendrán en cuenta las alegaciones presentadas por la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario, que implica modificar las estructuras proyectadas y evidencia la necesidad de coordinación entre ambas Direcciones Generales.

9408

RESOLUCION de 29 de marzo de 1995, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se convocan pruebas de constatación de la capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transportista por carretera y agencia de transporte de mercancías, transitario y almacenista-distribuidor, y las extraordinarias para transporte internacional, a celebrar en la ciudad de Ceuta y se determinan el tribunal que ha de juzgarlas, así como el lugar, fecha y horas de la celebración de los ejercicios.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento aprobado el 28 de septiembre de 1990, determinan que para el ejercicio de las actividades de transportista de viajeros y de mercancías por carretera, de agencia de transporte de mercancías, de transitario y de almacenista-distribuidor será necesario acreditar previamente el cumplimiento del requisito de capacitación profesional, que se reconocerá a aquellas personas que superen las pruebas que se convoquen y sean provistas del correspondiente certificado, conforme desarrolla la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de 7 de octubre de 1992 («Boletín Oficial del Estado», del 16).

Es competente para convocar las presentes pruebas la Dirección General del Transporte Terrestre al no haber asumido la ciudad de Ceuta las competencias correspondientes, previstas en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes terrestres y por cable.

En su virtud, esta Dirección General ha resuelto convocar pruebas de constatación de capacitación profesional para el ejercicio de actividades de transportista por carretera y de agencia de transporte de mercancías, de transitario y almacenista-distribuidor, así como las extraordinarias específicas del transporte internacional de mercancías o viajeros que regula la Disposición Transitoria Primera de la Orden de 7 de octubre de 1992 en la ciudad de Ceuta, con arreglo a las siguientes bases:

Primera. Ambito de las pruebas.—Se convocan pruebas de constatación de la capacidad profesional para el ejercicio de las actividades de transportista de viajeros de mercancías por carretera, así como de la actividad de agencia de transporte de mercancías, transitario y almacenista-distribuidor a celebrar en la ciudad de Ceuta.

Se convoca, igualmente, en dicha circunscripción, pruebas extraordinarias de capacitación para el transporte internacional, de mercancías o viajeros, a las que pueden concurrir las personas que ya tengan reconocida la capacitación para el transporte interior que, recíprocamente, corresponda.

Segunda. Ejercicios.—Los ejercicios de que constarán las pruebas, su estructura y forma de calificación serán los establecidos en la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de 7 de octubre de 1992 («Boletín Oficial del Estado», del 16), sobre condiciones previas para el ejercicio de las actividades de transportistas y auxiliares y complementarias del transporte.

Los ejercicios que deben superar los aspirantes a la obtención del certificado de capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transporte, en sus distintas modalidades, y actividades auxiliares y complementarias versarán sobre el contenido de las materias incluidas en el anexo B de dicha Orden, en su correspondiente modalidad o grupo.

Tercera. Solicitudes.—Las solicitudes para tomar parte en las pruebas de esta convocatoria, debidamente cumplimentadas de conformidad con el modelo adjunto a esta Resolución, se presentarán en la Jefatura Provincial de Transportes Terrestres de la Dirección Especial de este Ministerio, sita en Muelle Cañonero Dato, sin número, 2.ª planta, en el plazo de veinte días a partir del día siguiente al de la publicación de esta convocatoria en el «Boletín Oficial del Estado».

Las solicitudes deberán acompañarse de fotocopia del documento nacional de identidad y, en su caso, cuando se produzcan las circunstancias reglamentarias previstas que posibiliten el presentarse a las pruebas en lugar distinto de aquel en que el solicitante tenga su domicilio habitual, de los documentos acreditativos de dichas circunstancias, así como de los títulos o justificantes de la capacitación profesional que se tiene y que posibilita presentarse a otra prueba específica o extraordinaria.

Cuarta. Tribunal calificador.—El Tribunal que juzgará las pruebas está compuesto por las siguientes personas:

Tribunal titular:

Presidente: Don Francisco Delgado Gutiérrez.

Vocales: Don Manuel Núñez Montero, don Esteban Pacha Vicente y don Juan Miguel Pérez García.

Secretario: Don Francisco Verdú Abellán.