

DNI	Apellidos y nombre	Clave
46.129.604-E	Margenat Trías, Francisco	06, 07, 08
30.481.725-D	Martín Aguilera, Cristóbal	08
7.805.141-E	Martín Blázquez, Celia	08
21.618.418-M	Martínez Sánchez, Eloy	08
27.342.545-F	Mateos Ballesteros, Verónica	08
51.906.924-H	Merino López, Ricardo	03, 06, 08
35.008.397	Núñez Navarro, Josep Lluis	06, 08
40.285.675-W	Pauli Ribot, Josep	06, 08
12.241.584-H	Redondo Martín, Susana	06, 08

DNI	Apellidos y nombre	Clave
27.459.423	Roda Martínez, Ángeles	08
29.022.874-W	Sánchez Arjona, Ricardo	08
21.503.922-A	Sandoval Fernández, Gonzalo	08
16.059.072	Schulze Cortaberría, Lucía	08
7.219.219-W	Simón Menéndez, Esther	03, 06, 08
20.020.435-Q	Timoner Almiñana, Marina	06, 08
18.599.925	Ulrich Cortaberría, Nora	08
52.774.235-E	Vicenti Verde, Martín	08
52.625.033-K	Villa Vázquez, Sandra	08
16.488.930-T	Villaverde Bravo, Amancio	06, 08

ANEXO III

Clave	Causas de no admisión	Forma orientativa de subsanación
01	Omitir datos personales.	Remitir fotocopia del documento nacional de identidad o pasaporte y hacer constar el domicilio a efectos de notificaciones.
02	Omitir, o no alegar, la pertenencia a algún Estado miembro de la Unión Europea (UE) o Espacio Económico Europeo (EEE).	Remitir fotocopia del documento nacional de identidad o pasaporte correspondiente a algún Estado miembro de la UE o del EEE, si se posee.
03	Omitir el título académico.	Escrito en el que se manifieste una titulación o actividad de las requeridas en las bases, si se posee o se ejerce.
04	No alegar una titulación académica o actividad profesional requerida.	Escrito en el que se manifieste una titulación o actividad de las requeridas en las bases, si se posee o se ejerce.
05	No utilizar la instancia señalada en la resolución de convocatoria.	Remitir instancia oficial.
06	No acreditar el ingreso de los derechos de examen.	Remitir documento acreditativo del pago de los derechos de examen.
07	No firmar la instancia.	Remitir escrito firmado por el interesado en el que ratifique el contenido de la instancia.
08	Solicitud fuera de plazo.	Remitir documento probatorio de haber presentado la solicitud dentro del plazo y en la forma establecida en la convocatoria.
09	Renuncia previa.	

826

REAL DECRETO 1884/1999, de 3 de diciembre, sobre cambio de titularidad de dos tramos de la autovía de circunvalación M-50 que tienen su desarrollo entre la radial N-IV y la carretera autonómica M-409 (eje Culebro) y entre la carretera autonómica M-503 y la radial N-VI (eje Pinar) de la Comunidad de Madrid a la Administración del Estado.

La Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, en su artículo 4, establece que la Red de Carreteras del Estado podrá modificarse mediante Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Fomento, por cambio de titularidad de carreteras existentes en virtud de acuerdo mutuo de las Administraciones públicas interesadas.

La Orden del Ministerio de Fomento, de 26 de mayo de 1997, declara urgente y de excepcional interés público la construcción de la autovía de circunvalación de Madrid, M-50, que es un elemento fundamental para facilitar la comunicación de las principales carreteras radiales de Madrid y mejorar los accesos al aeropuerto, así como para permitir los desplazamientos no radiales del área periurbana y evitar la congestión del viario interior metropolitano, por lo que también resulta de singular interés de la Comunidad de Madrid.

La Comunidad de Madrid y el Ministerio de Fomento se hallan interesados en posibilitar la utilización de los dos tramos construidos por la Comunidad de Madrid que tienen su desarrollo entre la radial N-IV y la carretera de la Comunidad M-409 (eje Culebro) y entre la carretera autonómica M-503 y la radial N-VI (eje Pinar), como calzadas de la futura autovía de circunvalación de Madrid M-50, a la vista de sus características, localización y funcionalidad.

En consecuencia, procede llevar a cabo el cambio de titularidad de los tramos de la autovía de circunvalación de Madrid, M-50, construidos por la Comunidad de Madrid al ámbito de la Administración del Estado.

Las Administraciones públicas interesadas adoptaron al respecto el oportuno Acuerdo, el día 23 de septiembre de 1999, en los términos que figuran en el anexo al presente Real Decreto.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 3 de diciembre de 1999,

DISPONGO:

Artículo 1.

Se aprueba el Acuerdo, adoptado en fecha 23 de septiembre de 1999, por el Ministerio de Fomento y la Comunidad de Madrid, sobre el cambio de titularidad de los tramos de la carretera «Autovía de circunvalación de Madrid M-50», que se transcribe como anexo del presente Real Decreto.

Artículo 2.

Quedan incluidos en el Catálogo de la Red de Carreteras del Estado los tramos de la autovía de circunvalación de Madrid, M-50, que tienen su desarrollo entre la radial N-IV y la carretera de la Comunidad M-409 (eje Culebro) y entre la carretera autonómica M-503 y la radial N-VI (eje Pinar).

Disposición final única.

El presente Real Decreto será publicado simultáneamente en el «Boletín Oficial del Estado» y en el «Diario Oficial de la Comunidad de Madrid» adquiriendo vigencia a partir de su publicación.

Dado en Madrid a 3 de diciembre de 1999.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
RAFAEL ARIAS-SALGADO MONTALVO

ANEXO

Acuerdo sobre cambio de titularidad de las carreteras de la Comunidad de Madrid denominadas «eje del Culebro» y «eje Pinar» en favor de la Administración del Estado

En Madrid, a veintitrés de septiembre de mil novecientos noventa y nueve.

REUNIDOS

De una parte, el excelentísimo señor don Rafael Arias-Salgado Montalvo, Ministro de Fomento, en representación de la Administración del Estado.

Y de otra parte, el excelentísimo señor don Alberto Ruiz-Gallardón Jiménez, Presidente de la Comunidad de Madrid, en virtud de lo establecido en el artículo 4.2 de la Ley 8/1999, de 9 de abril, de Adecuación de la Normativa de la Comunidad de Madrid a la Ley Estatal 4/1999, de 13 de enero.

Reconociéndose ambas partes mutua y recíprocamente la representación en la que actúen.

EXPONEN

Primero.—La Orden del Ministerio de Fomento de 26 de mayo de 1997 declara urgente y de excepcional interés público la construcción de la autovía de circunvalación de Madrid, M-50, que es un elemento fundamental para facilitar la comunicación de las principales carreteras radiales de Madrid y mejorar los accesos al aeropuerto, así como para permitir los desplazamientos no radiales del área periurbana y evitar la congestión del viario interior metropolitano, por lo que también resulta de singular interés de la Comunidad de Madrid.

Segundo.—La Comunidad de Madrid y el Ministerio de Fomento se hallan interesados en posibilitar la utilización de los dos tramos construidos por la Comunidad de Madrid, que se describen en los anexos I y II, que tienen su desarrollo entre la radial N-IV y la carretera de la Comunidad M-409 (eje del culebro) y entre la carretera autonómica M-503 y la radial N-VI (eje pinar), como calzadas de la futura autovía de circunvalación de Madrid M-50, a la vista de sus características, localización y funcionalidad.

Tercero.—El convenio de colaboración entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, actual Ministerio de Fomento, y la Comunidad de Madrid, firmado el 29 de junio de 1994, regula en su cláusula novena el traspaso de la titularidad de las carreteras afectadas por las obras incluidas en el convenio. En particular, los tramos construidos por la Comunidad de Madrid.

Cuarto.—El artículo 4.1 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, define como carreteras estatales «las integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una Comunidad Autónoma». Dado que la denominada M-50 establece la conexión entre todas las carreteras nacionales radiales que enlazan la Comunidad de Madrid con el resto de Comunidades Autónomas, constituye una autovía de competencia estatal, por lo que procede tramitar el cambio de titularidad de los mencionados tramos construidos por la Comunidad de Madrid, para su integración en la Red de Carreteras del Estado.

Quinto.—El artículo 4.2.1 de la citada Ley 25/1988 dispone que «la Red de Carreteras del Estado... podrá modificarse mediante Real Decreto, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo... por cambio de titularidad de carreteras existentes en virtud de acuerdo mutuo de las Administraciones Públicas interesadas». El procedimiento para tramitar dicho cambio de titularidad se regula por el artículo 12 del Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, que exige la incoación y tramitación del correspondiente expediente por la Dirección General de Carreteras, instruido el cual, «con el acuerdo de las Administraciones interesadas, se elevará por el Ministro» —actualmente de Fomento— «para su aprobación por Real Decreto y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado», debiéndose formalizar el cambio de titularidad «mediante acta de entrega suscrita por las Administraciones interesadas, en la que se definirán con precisión los límites del tramo afectado y bienes anejos».

Sexto.—El artículo 10.3.º del Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 29/1993, de 11 de marzo, atribuye a la Consejería —actualmente denominada de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes— la competencia para «aprobar el cambio de titu-

laridad de las carreteras, previo acuerdo expreso de las Administraciones públicas afectadas».

En virtud de lo expuesto, ambas partes

ACUERDAN

Primero.—Prestar su conformidad al cambio de titularidad de los tramos de carretera autonómica denominados eje del Culebro y eje Pinar que se describen en los anexos al presente Acuerdo, en favor de la Administración del Estado.

Segundo.—El expediente se elevará al Gobierno para su aprobación por Real Decreto y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado y se someterá, igualmente, a la aprobación de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.

Tercero.—El cambio de titularidad será efectivo a partir del día en que se formalice el acta de entrega de los tramos afectados prevista en el artículo 12.3 del Reglamento General de Carreteras.

El Ministro de Fomento, Rafael Arias-Salgado Montalvo.—El Presidente de la Comunidad de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón Jiménez.

ANEXO I

Descripción de los tramos de carretera objeto del cambio de titularidad*Descripción del tramo de la M-50 (eje del Culebro)*

Este tramo se desarrolla entre la radial N-IV (punto kilométrico 17) y la carretera de la Comunidad N-409 (punto kilométrico 1,500). En su desarrollo cruza la radial N-401, Toledo, en su punto kilométrico 16,700. La longitud del tramo es de 9,5 kilómetros.

A lo largo del desarrollo del eje del Culebro, existen los siguientes enlaces:

- Enlace tipo trompeta con la N-IV.
- Enlace tipo trébol completo con la N-401.
- Enlace tipo trébol incompleto con la M-509.
- Enlace tipo glorieta inferior en la estructura de Cantorredondo, que sirve de unión con los desarrollos de Getafe en su margen norte y los futuros desarrollos de Fuenlabrada en su margen sur.

El firme de este tramo de la futura M-50 es de tipo rígido, con losa de hormigón para tráfico T-O.

La sección transversal consta de tres carriles por sentido de 3,50 metros cada uno, con arcenes exteriores de 1,50 metros, e interiores de 1,00 metro. A lo largo de todo el tramo existe mediana de 10 metros de ancho, excepto en el viaducto de Cantorredondo.

En aquellos tramos donde existe desarrollo urbanístico, se han construido vías de servicio. Así ocurre entre la N-401 y la estructura del enlace de Cantorredondo, y entre la N-IV y la vía del tren de alta velocidad Andalucía.

Estructuras importantes además de las correspondientes a los enlaces, se encuentran dos pasos sobre el ferrocarril en el tramo comprendido entre la N-IV y la N-401 y un paso superior entre la N-401 y el enlace de Cantorredondo, que da acceso al Sector 3 de Getafe. Cabe destacar la estructura del enlace con la N-IV que se trata de un tipo arco con apoyos a 10 metros de profundidad y 15 metros del estribo, de hormigón pretensado y la de Cantorredondo es una estructura hiperestática de 60 metros de luz.

Descripción del tramo de la M-50 (eje Pinar)

Este tramo de la futura M-50 comienza su desarrollo en la carretera regional M-503, donde en un futuro accederá el tramo de la M-50 procedente del sur con destino a la N-VI. Continúa el tramo cruzando la carretera M-509 y la M-505 para terminar en la N-VI en su punto kilométrico 22.

A lo largo del tramo existen enlaces actualmente tipo diamante con la M-503, enlace también tipo diamante con pesas con la M-509, carretera de Majadahonda a Villanueva del Pardillo, enlace tipo trébol completo con la M-505 de Las Rozas a El Escorial y enlace tipo trompeta con la radial N-VI.

En este tramo de la M-50 existen vías de servicio entre el camino de Mataborricos, perteneciente al Ayuntamiento de Las Rozas, y la N-VI; vías de servicio que dan accesibilidad a los desarrollos existentes en ambos márgenes de la M-50, existiendo dos estructuras gemelas para realizar los giros a la izquierda.

La sección transversal de este tramo de M-50 consta de dos calzadas de dos carriles cada una, con mediana de 10 metros que permite la ampliación a un tercer carril por calzada utilizando dicha mediana.

El firme es de tipo flexible, con mezcla bituminosa, para tráfico T-O.

Además de las estructuras correspondientes a los enlaces, existe un paso sobre las tuberías de Picadas del Canal de Isabel II y otra sobre el indicado anteriormente camino de Mataborrillos, vía perteneciente al Ayuntamiento de Las Rozas. Como estructura singular cabe destacar la perteneciente al enlace con la M-505.

La longitud del tramo es de 8,200 kilómetros.

827

ORDEN de 30 de diciembre de 1999 por la que se aprueba el Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Barcelona.

El puerto de Barcelona, de interés general del Estado según el artículo 5 y el apartado 9 del anexo de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, gestionado por la Autoridad Portuaria de Barcelona en virtud del Real Decreto 1590/1992, de 23 de diciembre, está en la actualidad sujeto a un proceso de profunda transformación derivado fundamentalmente de la ejecución de un conjunto de obras e infraestructuras portuarias y de la puesta en marcha del proyecto de la Zona de Actividades Logísticas a través de las denominadas «ZAL 1.ª fase», ya plenamente operativa, y «ZAL 2.ª fase».

No obstante, es de tener en cuenta que la transformación del puerto de Barcelona no constituye una operación aislada, sino que forma parte de un conjunto de actuaciones recogidas, además de en otros acuerdos, en el denominado Convenio de Cooperación en Infraestructuras y Medio Ambiente en el Delta del Llobregat, suscrito el 16 de abril de 1994, por el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Generalidad de Cataluña, el Consell Comarcal del Baix Llobregat, la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona y los Ayuntamientos de Barcelona y de El Prat de Llobregat. Este Convenio perseguía el desarrollo y configuración de una parte del Delta del Llobregat como una plataforma logística de primera importancia en el sur de Europa, mediante una serie de actuaciones urbanísticas y de dotación de infraestructuras, entre las que deben destacarse el desarrollo y la adecuación de los dos equipamientos básicos de la zona, el puerto y el aeropuerto de Barcelona, con la construcción de nuevas comunicaciones viarias y ferroviarias, el desvío y la canalización del cauce del río Llobregat, o la construcción de la estación depuradora de El Prat de Llobregat, todo ello con el máximo respeto al equilibrio global del ecosistema del Delta.

Consecuencia de ello, es la necesidad de aprobar el Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Barcelona como uno de los instrumentos necesarios para la ejecución de lo convenido, ya que parte de los proyectos y actuaciones acordadas se encuentran directamente relacionadas con la ordenación portuaria que se realiza a través del Plan de utilización.

A este efecto, la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, establece en su artículo 15 que el Ministerio de Fomento delimitará en los puertos de competencia estatal una zona de servicio que incluirá las superficies de tierra y agua necesarias para la ejecución de sus actividades, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. La delimitación de la zona de servicio se hará, a propuesta de la autoridad portuaria, a través de un Plan de utilización de los espacios portuarios que incluirá los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de la necesidad o conveniencia de dichos usos.

La aprobación del Plan de utilización de los espacios portuarios corresponde al Ministro de Fomento, previo informe de Puertos del Estado, de la Dirección General de Costas y de las Administraciones urbanísticas sobre los aspectos de su competencia, así como de los demás departamentos ministeriales y Administraciones públicas afectadas, y llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.

De conformidad con lo dispuesto en el citado precepto se ha formulado y tramitado el Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Barcelona, en el que se han tenido en cuenta las necesidades de aguas abrigadas, líneas de atraque y superficies de tierra que son necesarias para poder atender debidamente la demanda de tráfico del puerto en los próximos años.

La superficie terrestre de la zona de servicio del puerto de Barcelona había sido definida conforme a lo establecido por la derogada Ley de Puertos de 19 de enero de 1928. La primera ampliación de importancia se produce en virtud de la Ley 102/1965, de 17 de julio, que integró el puerto interior de la Zona Franca en el ámbito del puerto de Barcelona y adscribió a su Junta de Obras los terrenos pertenecientes a aquélla incluidos en la nueva delimitación de la zona de servicio del puerto, cuyo proyecto fue aprobado por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 13 de julio de 1966, y que supuso la afectación al dominio público portuario de una superficie de 222 hectáreas.

La zona de servicio aprobada comprendía toda la zona antigua de acuerdo con el deslinde efectuado el 22 de abril de 1911, que empezaba en la playa de la Mar Vella, siguiendo por el paseo Nacional (actualmente paseo Juan de Borbón), plaza de Palacio, calle de la Paz, paseo de Colón y carretera de Casa-Antúnez hasta los terrenos de Esparó (lo que actualmente es la estación Teco Morrot). Desde este extremo, seguía el límite de la zona marítimo-terrestre, según deslinde aprobado por la Real Orden de 20 de septiembre de 1928, hasta pasar la factoría CAMPSA (actualmente CLH), para continuar después a lo largo de la carretera de circunvalación (tramo V) hasta llegar a 100 metros de la actual ronda Litoral, siguiendo paralelo a su trazado y mediante otra alineación paralela a SEAT y a 40 metros de distancia, esto es, por el límite este de la carretera número 1 de la Zona Franca (actual calle A), la cual quedaba fuera de la zona de servicio; finalmente, se cerraba el límite por la prolongación hasta el mar de la margen norte de la segunda alineación de la carretera número 1 de la Zona Franca (aproximadamente la prolongación de la actual calle número 3).

Con posterioridad, la zona de servicio del puerto fue ampliada por la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 20 de marzo de 1974, que incluyó en ella terrenos propiedad del Consorcio de la Zona Franca de Barcelona con una extensión superficial de 128 hectáreas. El límite era el mismo que el delimitado en 1966, prolongándose a lo largo de la calle A de la Zona Franca, excluyendo el sector M de la misma, hasta cruzar la margen derecha del río Llobregat y desde allí, cerrando la zona de servicio, por una línea paralela al actual límite sur de la Zona Franca hasta el mar.

La tercera ampliación importante de la zona de servicio fue aprobada por la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de 14 de abril de 1993, que incrementó la definida por la Orden de 20 de marzo de 1974 en una superficie aproximada de 200 hectáreas situadas en el término municipal de El Prat de Llobregat, y delimitadas, al noreste, por el límite de la zona de servicio; al suroeste, por la margen izquierda del futuro cauce del río Llobregat desviado; al sureste, por el mar Mediterráneo en su totalidad, y al noroeste, por el eje de la actual calle 114 del Polígono Pratense, tal como queda reflejado en el plano I2. La superficie total ascendía a 803,3 hectáreas.

Por su parte, las aguas del puerto fueron definidas a efectos de tarifas por la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 23 de diciembre de 1966, quedando divididas en dos zonas. La zona I es la comprendida entre el borde del espejo de agua por el lado de tierra, y los diques exteriores de abrigo por la parte de mar, cerrándose por el lado de la bocana del puerto, según la línea recta que une las luces de baliza extremas de los morros de dos diques; cuando uno de éstos está en prolongación, se toma como referencia la boya que señala el balizamiento del extremo de las obras. La zona II comprende una faja de media milla de anchura a partir de la costa limitada al norte y sur por líneas paralelas a los ejes de las desembocaduras de los ríos Besos y Llobregat, respectivamente, a media milla de distancia rebasándolos. La delimitación actual de las aguas del puerto se ha grafiado en el plano I3.

El espacio terrestre de la zona de servicio del puerto delimitada por el Plan de utilización de los espacios portuarios que esta Orden aprueba tiene su origen en la definida por la Orden de 14 de abril de 1993, vigente en la actualidad, junto con la delimitación de las aguas del puerto antes descrita, en virtud de la disposición adicional primera de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, si bien experimenta algunas modificaciones derivadas de la incorporación de una parcela situada en la zona denominada Can Tunis Nou, al objeto de mejorar los accesos a la zona de servicio del puerto, y de la exclusión de los terrenos destinados a la estación depuradora junto a la margen izquierda del río Llobregat desviado y a la futura Planta de Tratamiento de Residuos Municipales, y de los que, ocupados por ciertas industrias, habían incluidos en la zona de servicio por la Orden de 1993, que no ha sido ejecutada en este extremo.

Asimismo, la delimitación de las aguas portuarias experimenta tres modificaciones de importancia, al reducirse por el norte para dejar fuera el Puerto Olímpico, ampliarse por el sur para llegar hasta el nuevo cauce del río Llobregat y extenderse con carácter general hasta las dos millas de anchura.