

1066/1989, de 28 de agosto («Boletín Oficial del Estado» número 212, de 5 de septiembre), se emite por la Dirección General de Telecomunicaciones el presente certificado de aceptación, para el

Equipo: Receptor buscaperonas (solo tono).
Fabricado por: «Indelec», en España.
Marca: «Indelec».
Modelo: PRG-1012.

por el cumplimiento de la normativa siguiente:

Artículo 8.2 del Real Decreto 1066/1989.

Con la inscripción **E 96 91 0645**

y plazo de validez hasta el 31 de diciembre de 1996. Condicionado a la aprobación de las especificaciones técnicas.

Y para que surta los efectos previstos en el artículo 29 de la Ley 31/1987, de 18 de diciembre, de Ordenación de las Telecomunicaciones («Boletín Oficial del Estado» número 303, del 19), expido el presente certificado.

Madrid, 17 de diciembre de 1991.—El Director general, Javier Nadal Ariño.

4557 *RESOLUCION de 22 de enero de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la variante de Buitrago (Madrid), en la carretera N-I, de Madrid a Irún, puntos kilométricos 76,00 al 78,00 (autovía del Norte) 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 estudio informativo de la variante de Buitrago (Madrid), en la carretera N-I de Madrid a Irún, puntos kilométricos 76,00 al 78,00 (autovía del Norte) de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 22 de enero de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la variante de Buitrago (Madrid), en la carretera N-I de Madrid a Irún, puntos kilométricos 76,00 al 78,00 (autovía del Norte), 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 10 de julio de 1990, la preceptiva Memoria-resumen consistente en el orden de estudio informativo de la carretera N-I de Madrid a Irún, puntos kilométricos 76,00 al 78,00, variante de Buitrago, autovía del Norte, para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El estudio informativo analiza dos alternativas de trazado denominadas A y B.

Las características principales del proyecto se recogen en el anexo I de esta Resolución.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política 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 octubre de 1990, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de éstas se recogen en el anexo II.

El estudio informativo fue aprobado técnicamente, con fecha 11 de diciembre de 1990, y se sometió al trámite de información pública junto con el Estudio de Impacto Ambiental elaborado por la Dirección General de Carreteras, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» número 18, de 21 de enero de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Con fecha 10 de diciembre de 1990 la Dirección General de Carreteras dio traslado a la Dirección General de Política Ambiental del

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

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 8 de agosto de 1991, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente de información pública.

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

El documento técnico de proyecto y el Estudio de Impacto Ambiental seleccionan la alternativa a como más favorable desde el punto de vista global y ambiental.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.2 y 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo de la variante de Buitrago (Madrid) en la carretera N-I de Madrid a Irún, puntos kilométricos 76,00 al 78,00 (autovía del Norte).

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada; analizadas las circunstancias del medio por el que discurre la variante y teniendo en cuenta ciertas deficiencias del Estudio de Impacto Ambiental recogidas en el anexo III se establecen las siguientes condiciones para reducir los efectos negativos de manera que el proyecto sea ambientalmente viable.

Condiciones a las que queda sujeto el desarrollo y ejecución de proyecto:

1. *Permeabilidad territorial.*—Dado que el ICONA considera significativas las posibles afecciones producidas por la presencia de la vía sobre el libre desplazamiento de la fauna silvestre deberán tomarse las medidas adecuadas para asegurar la disminución de efectos negativos. A este fin se tendrá en cuenta la posibilidad de aprovechar los desniveles topográficos para acondicionar pasos naturales, con un diseño adecuado de manera que sea atractivo para el uso de la fauna local.

Se independizarán los pasos naturales destinados al libre desplazamiento de la fauna de los destinados a asegurar el mantenimiento de servicio a través de la vía, al menos al mismo nivel actual, para el tránsito de personas y vehículos en vías y caminos vecinales.

Asimismo, deberán aplicarse las medidas adecuadas para que la accesibilidad a la solución A desde la carretera M-127, que procede de Gandullas, se une a la N-I, quede perfectamente definida.

2. *Protección del sistema hidrológico:*

a) Habida cuenta de que el trazado de la nueva vía según la alternativa elegida afecta al arroyo de la Cigüenuela, en los puntos kilométricos 101,150 y 101,255, situados a una distancia horizontal aproximada de un kilómetro del embalse de Puentes Viejas destinado a abastecimiento de la Comunidad de Madrid, y de acuerdo con la alegación presentada por la Confederación Hidrográfica del Tago deberán arbitrase durante la construcción de la mencionada variante las medidas de prevención y control suficientes para garantizar que no puedan producirse vertidos accidentales de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra, tales como aceites usados aditivos, betunes, grasas o emulsiones que lleguen a través de las líneas naturales de alimentación al referido embalse.

Asimismo, durante la explotación se deberán tomar las medidas de seguridad pertinentes a los efectos de impedir que posibles accidentes viales de cisternas u otros medios de transporte de mercancías peligrosas o tóxicas puedan inutilizar las grandes reservas de agua acumuladas en los embalses próximos, con las consecuencias catastróficas que ello supondría.

b) Los materiales sobrantes de obra cuyo destino sea a vertedero específico del proyecto se localizarán en zonas que no supongan afección directa o indirecta a terrenos de utilidad agrícola o a líneas de drenaje natural del territorio, y en concreto a los arroyos de la Cigüenuela y de las Cárcavas.

En estas zonas, así como en los posibles puntos de interés geológico no se localizarán instalaciones auxiliares de obra.

c) La circulación de maquinaria de obra se restringirá a la franja de ocupación de terreno delimitada en el documento técnico de proyecto.

3. *Prevención de la erosión.*—Se diseñarán las medidas de prevención para evitar riesgos de erosión en el ámbito de afección de la vía. Entre estas medidas se tendrán en cuenta las siguientes:

Canalización en cabecera de taludes para recogida de aguas de escorrentía.

Bermas intermedias que posibiliten la plantación y progreso de especies vegetales, dotados de bajantes y colectores.

4. *Prevención de ruido.*—Se diseñarán y aplicarán las medidas adecuadas para disminuir los niveles de inmisión sonora previstos en e

estudio de impacto en el punto kilométrico 100,700 de la alternativa elegida, de manera que no se superen los niveles de 65 dB Leq diurnos y 55 dB Leq nocturnos en los edificios afectados desde dicho punto kilométrico.

5. *Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.*—Con objeto de disminuir los efectos negativos de los impactos más significativos y de lograr la integración paisajística de la obra en su entorno se cumplirá lo siguiente:

a) Se aplicarán las medidas correctoras definidas en el proyecto de construcción y estudio de impacto ambiental, en tanto no entren en contradicción con lo dispuesto en la presente Declaración de Impacto.

Aquellas medidas propuestas que no sean directamente aplicables se diseñarán con el detalle que requiere un proyecto ejecutable.

b) Se realizará la recuperación, restauración e integración paisajística de todas las áreas afectadas por la obra. Deberán atenderse específicamente: Taludes y laderas, zonas afectadas por movimientos de tierras, zonas de ubicación del parque de maquinaria e instalaciones auxiliares de obra, vertederos y escombreras específicos de la obra.

A este fin se redactará un proyecto de recuperación ambiental que tome como base el punto 6.3 del Estudio de Impacto Ambiental.

c) Las acciones de restauración y recuperación ambiental en áreas afectadas por la obra se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin se redactará un plan de obra en el que se establezca la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones.

d) Las actuaciones de recuperación ambiental y restauración de las zonas afectadas por la obra a las que se refiere el punto b) deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

6. *Seguimiento y vigilancia.*—Se realizará el seguimiento y control de los impactos identificados en el Estudio de Impacto Ambiental, así como de las medidas de prevención y corrección que se derivan de las condiciones de esta declaración.

Se incorporará al seguimiento anterior los siguientes informes en los plazos que a continuación se señalan:

Dentro de los tres meses siguientes a la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra:

Medidas de prevención y control a las que se refiere la condición 2.a).

El plan de obra al que se refiere la condición 5.c).

Dentro de los seis meses siguientes a la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra:

El diseño de las medidas de prevención de erosión a las que se refiere la condición 3.

El proyecto de recuperación ambiental al que se refiere la condición 5.b).

Con frecuencia semestral, emitiéndose el primer informe antes de los tres meses siguientes a la formalización del acta de recepción provisional de la obra:

Estado y progreso de la vegetación utilizada en la restauración y recuperación ambiental a la que se refiere la condición 5.b).

Resultado de las medidas de prevención y control ambientales para garantizar la calidad del recurso hidráulico según lo expuesto en la condición 2.a).

Anualmente se remitirá un informe general sobre el seguimiento y control de impactos y medidas preventivas y de corrección, debiendo emitirse el primer informe antes de los seis meses siguientes a la fecha de formalización del acta de recepción provisional de obra.

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

La documentación derivada de esta condición se remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, cuando corresponda, durante el período de tres años, contados a partir de la fecha de recepción provisional de obra.

Del examen de dicha 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.

Madrid, 22 de enero de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Resumen del estudio informativo de la variante de Buitrago (Madrid), en la carretera N-I de Madrid a Irún, puntos kilométricos 76,00 al 78,00

El proyecto consiste en un tramo de aproximadamente dos kilómetros de longitud en la variante de Buitrago de Lozoya, autovía del Norte.

El trazado se localiza en la depresión del río Lozoya, analizándose dos alternativas:

La alternativa A discurre al oeste de la actual N-I, siendo de nuevo trazado, con objeto de evitar las edificaciones existentes de las que se separa unos 100 metros. Tiene una longitud de 2,035 kilómetros.

La alternativa B, que se desglosa en B₁, B₂ y B₃, aprovechan parte del trazado de la actual N-I, siendo un desdoblamiento de la calzada existente a la salida de Buitrago de Lozoya, convirtiéndola en autovía.

ANEXO II

Resultado de las consultas realizadas por la Dirección General de Política Ambiental

Relación de consultados	Respuestas obtenidas
1. Delegación del Gobierno en la Comunidad de Madrid.	X
2. Ayuntamiento de Madrid	X
3. ICONA	X
4. Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Madrid	X
5. Cátedra de Ordenación del Territorio ESICCP	-
6. Departamento de Ecología UCM	-
7. Cátedra de Ecología UAM	-
8. Cátedra de Planificación y Proyectos ETSIM	-
9. ADENA	-
10. Grupo Ecologista de Agrónomos	-
11. Sociedad Española de Ornitología	-
12. COMADEM	-
13. CODA	-
14. Ayuntamiento de Buitrago de Lozoya	X
15. Ayuntamiento de Gandullas	-
16. Ayuntamiento de Villavieja	-

Los aspectos más significativos mencionados en las respuestas son:

Deben tomarse las medidas oportunas para garantizar el éxito reproductivo de las poblaciones animales afectadas, evitando toda molestia relacionada con las obras durante la época de cría, generalmente de mediados de abril a finales de junio; una permeabilidad adecuada de esta infraestructura que permita los movimientos naturales de las especies animales y la dispersión botánica.

Respecto al acondicionamiento de pasos se recomiendan en términos generales bocas de entrada y salida en cono con diámetro exterior mínimo de 15 a 20 metros, estrechándose a un mínimo de seis a ocho metros donde sea necesario. Los pasos subterráneos deberían tener una altura mínima de cuatro metros.

Se deben evaluar las posibles afecciones a vías pecuarias y montes de utilidad pública, la identificación de los lugares de paso de las distintas especies.

En relación a las líneas telefónicas y de electricidad, se deberá realizar su canalización enterrada de acuerdo con las instrucciones de las Compañías para evitar su posterior ejecución aérea.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El presente proyecto consiste en el denominado tramo I de la variante de Buitrago de Lozoya, puntos kilométricos 76,5 al 105,0, que forma parte de la autovía del Norte, Madrid-Burgos.

El proyecto de construcción de la referida variante fue aprobado con fecha 27 de febrero de 1990. Actualmente se encuentra en avanzado estado de construcción. De este proyecto, el tramo I, puntos kilométricos 76,00 al 78,00, es el objeto de esta Declaración de Impacto Ambiental.

El estudio informativo y Estudio de Impacto Ambiental consideran para el mencionado tramo I dos alternativas de trazado, A y B. Ambas discurren por una zona montañosa localizada en las estribaciones de Somosierra en la denominada depresión del río Lozoya.

Desde el punto de vista hidrológico los trazados afectan al sistema de embalse formado por el de Riosequillo y Puentes Viejas, del río Lozoya. Las principales líneas de alimentación de ambos embalses son el arroyo de las Cárcavas, de recorrido paralelo a la N-I, que se vería afectado por la solución B y el arroyo de la Cigüeñuela, que se vería afectado por la solución A en el punto kilométrico 101,255. Ambos arroyos vierten sus aguas al embalse de Puentes Viejas.

La vegetación presente en el territorio afectado está representada principalmente por encinares, eriales, cultivos abandonados, saucedas en los cauces de los arroyos.

Los impactos más significativos identificados con el estudio de impacto realizado por la Dirección General de Carreteras son:

Mayor volumen de movimiento de tierras, taludes y desmontes de mayor envergadura y mayor ocupación de suelo en la solución A, al ser de nuevo trazado, que en la B debido a que esta última es un desdoblamiento de calzada que aprovecha tramos de la actual carretera N-I.

En relación a las afecciones previsibles por emisiones sonoras, la solución A es más beneficiosa ya que, aun teniendo en el punto kilométrico 100,700 un nivel importante que afecta a un chalé y una vaquería, en el resto del trazado son menores que en la solución B.

Los efectos sobre la vegetación son menores en la solución A que en la B. Mientras que el trazado de la primera discurre por terrenos de cultivos agrícolas y pastos, en la mayor parte abandonados, el trazado de la solución B supondría la eliminación de la vegetación de ribera del arroyo de las Cárcavas, con el consiguiente perjuicio a la fauna ligada a esta vegetación, condicionando además la modificación del actual recorrido de dicho arroyo.

Desde el punto de vista de la afección al paisaje la solución A produce mayor impacto que la B, no obstante el diseño de medidas correctoras disminuirá notablemente esta afección.

El estudio de impacto propone a su vez la colocación de pantallas antisónicas en el punto kilométrico 100,700 de la solución A y un plan de replantación como medida correctora general de los impactos identificados.

En conclusión, el Estudio de Impacto Ambiental considera la solución A más aceptable.

Análisis del contenido

El estudio de impacto presenta determinadas carencias de información, siendo las más importantes las que se refieren al tratamiento dado al medio físico que, basándose en descripciones generales, no particulariza en las características propias del territorio afectado. Hubiera sido necesario un estudio más completo sobre la red hidrográfica y los posibles efectos derivados de la obra, dadas sus particulares características y el riesgo de vertidos y contaminantes tanto durante la obra como durante el funcionamiento de la vía.

Asimismo, hubiese sido necesario realizar una valoración y cuantificación de los efectos derivados de los movimientos de tierras, así como la localización y dimensionamiento de los desmontes y terraplenes que requiere la obra.

La identificación de impactos realizada no se justifica plenamente ni se realiza una descripción ni valoración de los mismos.

Únicamente se describen las medidas correctoras relativas a las replantaciones a llevar a cabo en los terrenos afectados por la obra, sin entrar en el detalle que corresponde a la ejecución de tales medidas.

No se diseñan las medidas correctoras que habría que aplicar para reducir el efecto producido por las emisiones sonoras, especialmente en el punto kilométrico 100,700 de la solución A.

No se prevé a través de un plan de obra adecuado la coordinación de las tareas propias de la construcción de la vía con las de recuperación.

No se ha elaborado un programa de vigilancia ambiental que determine cuáles son los efectos previsibles más importantes sobre los que debe realizarse el control de su evolución.

El Estudio de Impacto Ambiental, aun cuando identifica los impactos más significativos que puede derivarse de la ejecución del proyecto, no realiza un análisis y valoración de los mismos, ni concreta, al detalle correspondiente al de ejecución, la aplicación de las medidas correctoras que propone por lo que ha de considerarse como un estudio preliminar.

Estas deficiencias de información son objeto de tratamiento en el condicionado de la presente Declaración.

ANEXO IV

Resultado de la información pública

Relación de alegantes:

Don Francisco Javier Briceño Gil, representante del Ayuntamiento de Gascones (Madrid).
Ayuntamiento de Buitrago de Lozoya.
Confederación Hidrográfica del Tajo.
Comunidad de Madrid (Consejería de Política Territorial).

Los aspectos más significativos mencionados en las alegaciones son:

Las alegaciones hacen referencia a:

La falta de justificación de la concepción global del trazado, por ser una modificación del proyecto de construcción II-M-4870, de la elección de la alternativa A, tanto desde el punto de vista presupuestario como en relación a las afecciones medioambientales.

No se ha tenido en cuenta un núcleo de viviendas situadas en el término municipal de Gascones, quejándose dicha Corporación local de que la Administración conocía la oposición al proyecto y de infringir ésta los artículos 10 de la Ley de Carreteras y 27 de su Reglamento.

Se previene respecto al riesgo de vertidos contaminantes directos a los embalses situados aguas abajo.

Se proponen medidas preventivas, además de la necesidad de realizar controles exhaustivos sobre vertidos tóxicos, y máximas medidas de seguridad para impedir accidentes de cualquier medio de transporte de mercancías peligrosas.

Los alegantes que consideran la solución A más conveniente solicitan las medidas necesarias para asegurar la accesibilidad con la N-I, que quede definido geoméricamente el tramo de la N-I que se abandona, y que se coloque adecuada señalización.

4558

RESOLUCION de 27 de enero de 1992, de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, por la que se acuerda la inscripción del Laboratorio «Cotas Internacional, Sociedad Anónima», sito en Jorge Juan, 118, Madrid, en el Registro General de Laboratorios de Ensayos acreditados para el Control de Calidad de la Edificación, y la publicación de dicha inscripción.

Vista la comunicación de la Dirección General de Arquitectura de la Consejería de Política Territorial de la Comunidad de Madrid, de la Resolución de 18 de diciembre de 1991, concediendo acreditaciones al Laboratorio «Cotas Internacional, Sociedad Anónima», sito en Jorge Juan, 118, Madrid, para la realización de ensayos en las áreas técnicas de acreditación para el control de calidad de la edificación: «Área de control de hormigón en masa o armado y sus materiales constituyentes: cemento, áridos, agua, acero para armaduras, adiciones y aditivos», «Área de ensayos de laboratorio de perfiles y barras de acero para estructuras», «Área de control "in situ" de la ejecución de la soldadura de elementos estructurales de acero», «Área de ensayos de laboratorio de mecánica del suelo» y «Área de suelos, áridos, mezclas bituminosas y sus materiales constituyentes en viales», esta Dirección General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de las disposiciones reguladoras generales para la acreditación de Laboratorios de Ensayos para el Control de Calidad de la Edificación, aprobadas por el Real Decreto 1230/1989, de 13 de octubre, acuerda:

- Inscribir el citado Laboratorio en el Registro General de Laboratorios de Ensayos para el Control de Calidad de la Edificación, en las áreas técnicas de acreditación «Área de control de hormigón en masa o armado y sus materiales constituyentes: cemento, áridos, agua, acero para armaduras, adiciones y aditivos», con el número 03052HA91 y «Área de ensayos de laboratorio de perfiles y barras de acero para estructuras», con el número 03055AP91», «Área de control "in situ" de la ejecución de la soldadura de elementos estructurales de acero», con el número 03056AS91, «Área de ensayos de laboratorio de mecánica del suelo», con el número 03057SE91 y «Área de suelos, áridos, mezclas bituminosas y sus materiales constituyentes en viales», con el número 03058SV91.

- Publicar la inscripción en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 27 de enero de 1992.—La Directora general para la Vivienda y Arquitectura, Cristina Narbona Ruiz.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

4559

ORDEN de 14 de febrero de 1992 para desarrollar el Programa de Cooperación Educativa con Iberoamérica.

Con el fin de promover e incrementar la cooperación con Iberoamérica, en el marco de actividades previstas para la celebración del V Centenario, el Ministerio de Educación y Ciencia, en colaboración con el Instituto de Cooperación Iberoamericana de la Agencia Española de Cooperación Internacional, convoca un Programa de Cooperación Educativa con Iberoamérica, dirigido a todos los países de la región.

Los objetivos del Programa son:

Intercambiar información sobre los sistemas educativos, posibilitando la adaptación de las experiencias de los diversos países a las situaciones concretas de cada uno.

Hacer realidad el principio de solidaridad entre los distintos países, complementando los esfuerzos internos de cada uno para beneficiar al conjunto de poblaciones.

Aportar posibles soluciones a los problemas comunes existentes en el ámbito de la educación.

Contribuir a la formación de recursos humanos que faciliten la mejora de la calidad de la enseñanza en cada país.