

13503 RESOLUCION de 27 de marzo de 1992, de la Dirección General de Telecomunicaciones, por la que se otorga el certificado de aceptación al transmisor buscaperonas (40 Mhz), marca «Telecourier», modelo H-950T.

Como consecuencia del expediente incoado en aplicación del Real Decreto 1066/1989, de 28 de agosto («Boletín Oficial del Estado» número 212, de 5 de septiembre), por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 31/1987, de 18 de diciembre, de Ordenación de las Telecomunicaciones, en relación con los equipos, aparatos, dispositivos y sistemas a que se refiere el artículo 29 de dicho texto legal, a instancia de «Astec, Sociedad Anónima», con domicilio social en Alcobendas, Valportillo Primera, 10, Código Postal 28100, esta Dirección General ha resuelto otorgar el certificado de aceptación al transmisor buscaperonas (40 Mhz), marca «Telecourier», modelo H-950T, con la inscripción E 97 92 0170, que se inserta como anexo a la presente resolución.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 18.2 del Real Decreto 1066/1989, de 28 de agosto, la validez de dicho certificado queda condicionada a la obtención del número de inscripción en el Registro de importadores, fabricantes o comercializadores que otorgará la Administración de Telecomunicaciones.

Madrid, 27 de marzo de 1992.—El Director general, Javier Nadal Ariño.

ANEXO

Certificado de aceptación

En virtud de lo establecido en el reglamento de desarrollo de la Ley 31/1987, de 18 de diciembre, de Ordenación de las Telecomunicaciones, en relación con los equipos, aparatos, dispositivos y sistemas a que se refiere el artículo 29 de dicho texto legal, aprobado por Real Decreto 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 Transmisor buscaperonas (40 Mhz)
Fabricado por ... Tateco AB
en Suecia
Marca Telecourier
Modelo H-950T

por el cumplimiento de la normativa siguiente:
Artículo 8.º del Real Decreto 1066/1989

Con la inscripción

E	97 92 0170
---	------------

y plazo de validez hasta el 31 de marzo de 1997. Condicionado a la aprobación de las especificaciones técnicas.

Advertencia:
Potencia máxima 5 W
Separación canales adyacentes 25 KHz
Modulación Fase
Banda utilizable Según UN-12 del CNAF

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 de diciembre), expido el presente certificado.

Madrid, 27 de marzo de 1992.—El Director general de Telecomunicaciones, Javier Nadal Ariño.

13504 RESOLUCION de 24 de abril de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el anteproyecto «Túnel de Somport. Carretera N-330 de Alicante a Francia por Zaragoza. Tramo: Canfranc-Estación», 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 anteproyecto «Túnel de Somport. Carretera N-330 de Alicante a Francia por Zaragoza. Tramo: Canfranc-Estación», de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta resolución.

Madrid, 24 de abril de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ANTEPROYECTO: «TUNEL DE SOMPORT. CARRETERA N-330 DE ALICANTE A FRANCIA POR ZARAGOZA. TRAMO: CANFRANC-ESTACION», DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

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

Para iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 24 de octubre de 1990, a la Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen del referido anteproyecto al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El túnel de Somport tiene por objeto conectar la carretera española N-330, Huesca-Somport, con la francesa RN-134, formando parte del eje Pau-Zaragoza, integrado en el itinerario europeo E7.

Para las acciones relativas a su proyecto, construcción y explotación se suscribió el 25 de abril de 1991, un Convenio bilateral entre ambos países que finalmente se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el 27 de marzo de 1992.

El artículo 3 del referido Convenio, especifica que los estudios geológicos, hidrogeológicos y geotécnicos serían realizados por el Gobierno español, y encomienda al Gobierno francés la redacción del anteproyecto de obra, creándose, por el artículo 6, una Comisión Mixta para garantizar, de manera conjunta, el control de los estudios y la realización de la obra.

El Anexo I recoge los datos básicos del anteproyecto.

Recibida la memoria-resumen del anteproyecto referido, la Dirección General de Política Ambiental, consultó al ICONA.

En virtud del artículo 14 del Reglamento citado, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras, de la respuesta recibida, cuyo contenido aparece en el Anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio de impacto ambiental, éste fue sometido a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 21 de diciembre de 1990, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento.

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.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Reglamento, con fecha 6 de mayo de 1991, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del proyecto, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la información pública.

Un resumen del resultado del Trámite de información pública del Estudio se acompaña como Anexo IV.

Finalmente, la Dirección General de Política Ambiental procedió a realizar consultas a asociaciones, instituciones y Administraciones que, no habiendo formulado alegaciones durante el periodo de información pública, podrán aportar sugerencias de interés para la definitiva redacción de la Declaración de Impacto del proyecto.

La relación de consultados y los puntos más importantes de las respuestas recibidas se recogen asimismo en el Anexo II anteriormente citado.

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, 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 anteproyecto: Túnel de Somport. Carretera N-330 de Alicante a Francia por Zaragoza. Tramo: Canfranc-Estación.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación aportada, se establecen por la presente Declaración de Impacto Ambiental, para que la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable, las condiciones siguientes:

1. Protección de la fauna.

Dada la riqueza y calidad de la biocenosis asociada a la zona del proyecto, se elaborará un estudio pormenorizado de las especies que pudieran resultar afectadas durante las fases de construcción y de funcionamiento del Túnel de Somport. El referido estudio, considerará al menos las siguientes especies:

Quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), teniendo en cuenta que nidifica en la zona; Urogallo (*Tetrao urogallus*), respecto del que deberá constatarse si está o no presente en el área; Águila Real (*Aquila chrysaetus*); Pito Negro (*Dryocopus martius*); Tritón Alpino (*Triturus*

alpestris); Desmán de los Pirineos (*Galemys pyrenaicos*) y Oso Pardo (*Ursus arctos*).

Los resultados del referido estudio, deberán ser tenidos en cuenta para el diseño en detalle de lo que establecen las condiciones de la presente declaración respecto de la prevención del ruido, tendidos eléctricos, ubicación de bocas de ventilación, vertederos y escombreras, e instalaciones auxiliares de obra y el trazado de viales auxiliares de acceso.

Se dispondrá de un técnico específico para controlar la magnitud de las posibles afecciones a la fauna, durante el periodo de construcción.

2. Tendidos eléctricos.

Los tendidos eléctricos se realizarán enterrados o se diseñarán para evitar electrocuciones y colisiones de las aves. En este último caso se evitará atravesar collados, y se cumplirá lo siguiente:

a) En ningún caso se instalarán líneas con aisladores rígidos, debiendo construirse siempre líneas con cadenas de aisladores en suspensión.

b) Se prohíbe la instalación de puentes flojos no aislados, por encima de travesaños y cabeceras de postes.

c) Queda prohibida la instalación de seccionadores e interruptores con corte al aire colocados en posición horizontal, en la cabecera de los apoyos en líneas de tercera categoría.

d) Los apoyos con puentes, seccionadores, posibles transformadores y los de derivación, se diseñarán de forma que se evite en lo posible sobrepasar la cabecera del apoyo con elementos de tensión.

En cualquier caso, se procederá al aislamiento de los puentes de unión entre los elementos de tensión o cualquier otra medida correctora para evitar la electrocución de las aves.

e) Los apoyos de alineación tendrán que cumplir las siguientes distancias mínimas accesibles de seguridad:

- Entre conductos sin aislar y zona de posada sobre la cruceta, de 0,7 metros.

- Entre conductores, de 1,5 metros.

f) Se instalarán salvapájaros o señalizadores visuales en todos los cables.

3. Protección de los recursos hídricos.

Dada la vulnerabilidad de la formación kárstica atravesada por el túnel y la sensibilidad asociada al valle de cabecera del río Aragón, para evitar una posible contaminación originada por los lixiviados y residuos propios de la obra, se adoptarán las siguientes medidas:

Durante la construcción:

a) Tal como se considera en el anteproyecto, se separarán mediante drenajes independientes las aguas freáticas limpias de las que discurren por el interior del túnel.

b) Las aguas interceptadas al freático, sin contaminar, serán vertidas en un punto cercano al río Aragón.

c) Con objeto de que el efluente procedente de la planta de machaqueo, retorne al río Aragón con, al menos, las mismas características de transparencia que las aguas del río, se instalarán balsas de decantación para los lodos originados en el lavado de la piedra.

d) Las aguas conteniendo diversos contaminantes originados por la actividad de la obra serán conducidas desde la salida del túnel, hasta una planta adecuada de tratamiento, de forma que en las inmediaciones del punto de vertido al río Aragón se cumplan los niveles de calidad de agua tipo S (aguas Salmonícolas) establecidas por el Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica (Real Decreto 927/1988).

La referida planta se situará en la explanada de acceso al túnel, provista de las medidas necesarias para evitar el acceso de personas y animales.

e) Se clausurarán, asegurando la impermeabilización del túnel, las vías importantes de agua (más de 2 litros/segundo u orificios decimétricos), aunque no presenten caudal en el momento de la perforación.

f) Se dispondrá de los servicios de un gestor autorizado de residuos para controlar el cumplimiento de la normativa existente respecto de los aceites usados de maquinaria de obra.

Durante la fase de explotación:

g) Las aguas procedentes de la calzada del túnel, se conducirán a la planta de tratamiento referida en el apartado d), para asegurar el cumplimiento de los niveles de calidad allí mencionados.

4. Prevención del ruido.

Se realizará un estudio detallado sobre los niveles de presión sonora y su alcance, que producirá la obra. En base a dicho estudio y al referido en la condición primera:

a) Se diseñarán las rutas de tránsito de maquinaria pesada, la ubicación de las instalaciones auxiliares de obra y de cualquier otro elemento generador de ruido. En cualquier caso, el nivel de inmisión sonora, medido en las viviendas de Canfranc-Estación, Canfranc, Estación Invernal de Candanchú, Rioseta y Villanúa no sobrepasarán los 65 dB por el día y 55 dB por la noche.

b) Se evitarán durante la época de reproducción de la fauna presente, que para el quebrantahuesos se sitúa entre los meses de diciembre, y finales de abril, las voladuras, ruidos y vibraciones.

c) Se fraccionará la pega mediante el uso del mayor número posible de detonadores de microrretardo, disminuyendo al máximo la carga operante.

d) El horario de las explosiones se adecuará al laboral, para evitar, en lo posible, molestias a la población.

5. Prevención de la contaminación atmosférica.

Se evitará la dispersión de polvo desde la planta de machaqueo, mediante la instalación de plantas de retención de partículas o mediante procesamiento por vía húmeda.

Con objeto de reducir la afección por inmisión en el entorno de la explotación, la evacuación de polvo generado en el interior del túnel se dirigirá a zonas en las que se asegure que no haya afección significativa sobre el medio natural ni sobre la población.

6. Prevención de la inestabilidad y erosión de laderas.

a) Con objeto de reducir el riesgo de inestabilidad en las laderas, se trazarán las pistas auxiliares de acceso, de la obra, paralelas a las curvas de nivel, siguiendo los lugares donde la cobertura de materiales sueltos sea mínima.

Se evitará, en lo posible, su apertura y circulación en periodo de deshielo y lluvias.

b) Asimismo, se realizará un estudio sobre la estabilidad geológica y la erosionabilidad de la zona de acceso al túnel, de manera que, la ubicación y el diseño de dicho acceso esté concebido para minimizar deslizamientos y erosiones de laderas y taludes, consiguiendo que los impactos sobre el medio natural afectado no sean significativos.

7. Prevención de riesgos naturales.

Dada la climatología de la zona, que origina que en cotas superiores a los 1.545 metros se produzcan permanentes acumulaciones de nieve susceptibles de desencadenar aludes, se adoptarán las siguientes medidas:

a) Se evitará la excavación de los primeros 100 metros del túnel durante el periodo de innivación. Caso de no ser esto posible, se señalarán los horarios de voladuras, avisando del riesgo de aludes, en los accesos a las pistas y sendas incluidas en el radio de influencia de potenciales aludes y deslizamientos (aproximadamente un kilómetro). Además, en los neveros que alimentan el barranco que desemboca a la altura de la explanada de la boca de entrada, se provocarán aludes controlados cuando las acumulaciones de nieve supongan riesgo para las personas.

Se adoptarán las mismas medidas, cuando corresponda, en la vertical del punto de avance de la obra.

b) Se proveerá a los taludes de drenajes y cunetas de guarda.

8. Protección del suelo y el paisaje.

a) En función de los resultados del estudio referido en la condición primera, del contenido de las alegaciones recibidas en el trámite de información pública y consultas posteriores de lo especificado en el estudio de impacto ambiental, se determinará la ubicación final de los vertederos y escombreras que albergarán los aproximadamente 550.000 metros cúbicos de materiales sobrantes previstos en el anteproyecto, prohibiéndose su ubicación en Rioseta o en las dolinas de Vilanúa y se decidirá, asimismo, la localización de las bocas de ventilación y viales auxiliares de acceso.

b) Se retirará la capa de suelo vegetal a lo largo de la traza y áreas que vayan a ser denudadas por las obras, tales como préstamos o vertederos y se almacenará en montones no compactos de altura menor de tres metros, sin mezclarla con otros materiales (áridos).

Posteriormente esta capa, será utilizada para recibir las superficies de los terraplenes, intersecciones y cualquier otra generada por las obras.

9. 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 anteproyecto de construcción y estudio de impacto ambiental, en tanto no entren en contradicción con lo dispuesto en la presente Declaración de Impacto, así como las que se deriven de las condiciones establecidas en esta Declaración.

b) Se realizará la recuperación, restauración e integración paisajística de las áreas afectadas por la obra, entre las que deberá atenderse específicamente: taludes, zonas afectadas por los movimientos de tierras, el enlace de la boca del túnel con la carretera N-330, torres de ventilación, boca del túnel, viales utilizados para el movimiento de maquinaria de obra, accesos, zonas de ubicación de parque de maquinaria e instalaciones auxiliares de obra, vertederos y escombreras específicas de la obra.

A este fin se redactará, con la definición necesaria para su correcta ejecución, un Proyecto de Restauración que tome como base las medidas indicadas en el Estudio de Impacto Ambiental, que incluirá la localización más conveniente para la reposición de la capa de suelo retirada a la que se refiere la condición primera, apartado b).

c) Las acciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por la obra se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción del túnel. A este fin se redactará un plan de obra en el que se establezcan la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión y de asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

10. Seguimiento y vigilancia.

Los informes, datos, estudios y demás documentación adicional a la contenida en el Estudio de Impacto Ambiental, se remitirán a la Dirección General de Política Ambiental, en los plazos que a continuación se especifican:

Antes de la aprobación del Proyecto de construcción:

- El Proyecto de la Planta de tratamiento a que se refiere la condición tercera, apartado d).
- El Proyecto de Recuperación, Restauración e Integración Paisajístico al que se refiere la condición novena, apartado b).
- El estudio de las especies que se detallan en la condición primera.
- El estudio y diseño a que se refiere la condición sexta, apartado b).
- El diseño de las rutas de tránsito a las que se refiere la condición cuarta, apartado a).
- La ubicación de las torres de ventilación y de las escombreras.
- La localización para la evacuación del polvo generado en el túnel.
- El dimensionamiento de la capa de suelo vegetal a la que se refiere la condición octava, apartado b).
- El Plan de Obra al que se refiere la condición novena, apartado c).
- Un informe sobre posibles afecciones por ruido a las especies indicadas en la condición primera, apartado a).

Semestralmente y durante la fase de construcción se emitirá un informe sobre los niveles alcanzados de inmisión sonora medidos en las edificaciones a las que se refiere la condición 4, apartado a).

Semestralmente durante la ejecución de las obras y anualmente durante la explotación, se emitirá un informe sobre los niveles de calidad de agua alcanzados en las inmediaciones del punto de vertido del efluente de la planta de tratamiento al río.

Semestralmente, emitiéndose el primer informe dentro de los tres meses siguientes a la fecha del Acta de recepción provisional de obra, y durante un plazo de tres años:

- El estado y progreso del grado de erosión del ámbito territorial afectado por la obra.
- El estado y progreso del suelo y la vegetación utilizada en la restauración y recuperación ambiental a la que se refiere la condición novena.
- Posibles afecciones por el ruido generado por el tráfico en la fauna.

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.

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, 24 de abril de 1992.-El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Descripción del proyecto y sus alternativas

El origen del proyecto data del 20 de diciembre de 1988 fecha en la que el Ministro de Obras Públicas y Urbanismo español y el Ministro francés de L'Équipement y Logement acordaron realizar un estudio de viabilidad de un eventual túnel bajo el puerto de Somport.

El trazado que se estudia resulta de las proposiciones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo español y del análisis de las bocas realizado en Francia, todo ello en el marco de los órganos técnicos de trabajo previstos en el Convenio bilateral finalmente suscrito a este fin.

Por una parte la carretera N-330, Huesca-Somport, está en proceso de acondicionamiento con las características de un itinerario 2/3 carriles. Por otra, la carretera RN-134, itinerario de acceso por la parte francesa, está en curso de acondicionamiento dentro de una actuación que tiene como fin unir Pau y Zaragoza y que ha sido incluida en el año 1988 en la red de Grandes Uniones de Acondicionamiento del territorio (GLAT).

El túnel de Somport tiene como objeto dar continuidad a la carretera N-330, Huesca-Somport, y la RN-134 en Francia.

Por el lado español el lugar de la boca elegido se sitúa al sur de Canfranc, a la cota 1.182 m.

La longitud total del túnel es de 8.553 metros descompuestos en:

- 5.815 metros en España.
- 2.738 metros en Francia.

El trazado del túnel propuesto se encuentra situado en las inmediaciones del túnel del ferrocarril de Urdos-Canfranc, del que se separa setenta metros aproximadamente en los puntos más próximos.

Con el fin de evitar la monotonía de las grandes alineaciones rectas, se han elegido curvas de gran radio dejando sólo 600 metros de alineación.

La solución propuesta presenta una pendiente máxima de 1,25 por 100.

El tráfico previsto, de 2.450 vehículos ligeros y 1.060 pesados en el año horizonte 2013, hace proyectar una obra bidireccional de dos carriles.

La anchura entre aceras es de 9,00 metros que podría descomponerse a modo indicativo en:

- Dos carriles de 3,50 metros.
- Dos arcenes de 0,50 metros.
- Una mediana de separación de un metro.

La sección interior será de 65 metros cuadrados. La sección por encima del techo será de 14 metros cuadrados.

La mayor parte de la obra puede ser ejecutada por voladuras convencionales con explosivos.

Algunas previsiones de interés, del anteproyecto son las siguientes:

Drenaje de las aguas del macizo

Se colocarán dispositivos drenantes en el túnel de forma que las aguas del macizo sean evacuadas al exterior por medio de colectores.

Vertidos en la calzada

Se prevé un dispositivo de evacuación diferente al de las aguas del macizo de forma que desemboque en un depósito decantador y desaceitador, con una capacidad suficiente para retener el volumen transportado por un conjunto camión + remolque, es decir un mínimo de 40 metros cúbicos, siempre y cuando esté permitido el tráfico de materias peligrosas.

Ventilación

- Instalación de ventilación en la boca española para ventilar un primer tramo de 1.415 metros. Comprenderá asimismo los puestos de control y de mando principales.

- Instalación de ventilación subterránea en los alrededores del punto más alto del perfil longitudinal y en la mita del siguiente tramo de 4.400 metros. La instalación se conectará con el exterior bien mediante un pozo de ventilación inclinado, bien mediante una galería que podría desembocar en los alrededores de la N-330, que podría ser utilizada para evacuar sobrantes del túnel.

Se describen tres alternativas de ubicación de la torre de ventilación:

- Galería de ventilación A, localizada en el Monte Tobazo, afloraría cerca de las pistas de esquí de Candanchú.
- Galería de ventilación B, junto al campamento militar de Rioseta. Presenta dos ubicaciones alternativas:

- a) B₁: al pie de la cantera de extracción de finos de Rioseta.
- b) B₂: en el interior del valle de Rioseta.

- Galería de ventilación C, junto a la cantera de mármol existente junto a la carretera N-330.

ANEXO II

Consultas sobre el Impacto Ambiental del proyecto

Contenido de la respuesta del ICONA

- Se deberían minimizar al máximo los efectos sobre los ecosistemas afectados, atendiendo muy especialmente la no afección de nidos de quebrantahuesos.

- El control de los desmontes, extracción de material de obra, escombreras y vertidos, debería realizarse de forma que no alteren sensiblemente las características naturales de los hábitat afectados.

- Deberían tomarse las medidas oportunas para garantizar una permeabilidad adecuada de esta infraestructura, que permita los movimientos naturales de las especies animales y la dispersión botánica, adaptándola a las características naturales del territorio y a los ciclos biológicos de los organismos implicados.

- Se deberían aportar datos e información cartográfica del territorio afectado ya que son necesarios para poder analizar efectos concretos del proyecto.

Relación de los demás consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Aragón	
Dirección General de Medio Ambiente. Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes.	
Diputación General de Aragón	X
Confederación Hidrográfica del Ebro	
Gobierno Civil de Huesca	X
Dirección Territorial del MOPT en Aragón	X
Asociación de Defensa del Pirineo Aragonés (ADEPA)	
Consejo Interregional Asociaciones Pirineo (CIAPP-ARAGON)	
CODA	X
AEDENAT	
FAT	X
ADENA	
SEO	X
Instituto de Economía y Producciones Ganaderas. CSIC (Facultad de Veterinaria)	
Centro Regional de Investigaciones y desarrollo del Ebro	
Instituto Pirenaico de Ecología. Consejo Superior de Investigaciones Científicas	X
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Zaragoza	X
Cátedra de Biología. Facultad de Ciencias. Universidad de Zaragoza	
Servicio de Investigación Agraria. Departamento de Agricultura, Ganadería y Montes. Diputación General de Aragón	

Resumen del contenido de las respuestas más significativas

Amigos de la tierra

- Sería aconsejable la potenciación de la línea de ferrocarril existente en lugar de realizar el túnel de carretera.
- Si se hace el túnel debe establecerse una planta completa de tratamiento físico-químico para el tratamiento de las aguas contaminadas en la explotación y deben vigilarse los niveles de contaminación de los vertidos al río Aragón una vez fijados por el organismo competente.
- La ubicación del vertedero no debe estar ni en Rioseta ni en las dolinas de Vilanúa. En Aratores debe hacerse un estudio de impacto estético antes de decidir su utilización.
- Se considera problemática la situación de la boca del túnel en la zona del cono de deyección del torrente, por problemas de inestabilidad de taludes.
- El Estudio de Impacto Ambiental es muy deficiente en datos hidrologicos, geológicos y de calidad de aguas, habiendo desviado la búsqueda de soluciones del plano ambiental al meramente económico.

Sociedad Española de Ornitología

- En la boca del túnel deben suprimirse todas las actividades que conlleven un gran nivel de ruido, entre los meses de diciembre y finales de abril, con objeto de proteger al quebrantahuesos.
- El vertedero debe ubicarse fuera del valle de Rioseta y de las otras áreas importantes para las aves para no contravenir la Directiva 79/409/CEE.
- Los posibles tendidos eléctricos deben diseñarse para evitar electrocuciones y colisiones de las aves. En todo caso, evitar que los tendidos atraviesen collados.

Consejo Superior de Investigaciones Científicas

- Sería muy negativa la presencia de torres eléctricas nuevas.
- La ubicación del vertedero deberá estar fuera del valle.
- Debe realizarse un tratamiento integral de restauración paisajística.

Dirección Provincial de Agricultura, Pesca y Alimentación (Huesca)

- Debe cuidarse la restauración vegetal de todo lo relacionado con la obra.
- Debe estudiarse el impacto en los accesos a la boca del túnel por la importancia de las excavaciones en laderas de montaña con fuertes taludes, adoptando el falso túnel como mejor solución.

Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio. Universidad de Tarragona

- Recomienda que se hagan túneles o falsos túneles en los accesos a la boca del túnel para defenderse de la inestabilidad de los taludes que se prevé en la zona.

Diputación General de Aragón. Servicio Regional de Protección del Medio Ambiente

- La boca de ventilación al pie de la carretera de extracción de finos de Rioseta o en el interior del valle de Rioseta, son las mejores alternativas de las propuestas.

Dirección Territorial del M.O.P.T. en Aragón

- El vertedero debe ubicarse lo más al sur posible estudiando el transporte de los materiales por ferrocarril. La ubicación en el Molino de Aratores es la mejor de las alternativas presentadas.
- Estudiar convenientemente la estabilidad geológica en la zona de la boca del túnel que se ha situado en un cono de deyección afectado por posibles movimientos geológicos, aludes, etc.
- Necesidad de que se contrate un gestor de residuos, ya que el lugar en el que se sitúa la obra (valle de cabecera del río Aragón) es muy sensible a los vertidos.

CODA

- No al túnel de Somport, para salvar el valle francés de Aspe en el que habita el oso pardo, el águila real, el alimoche, el desmán de los Pirineos, etc.
- Como alternativa, rehabilita el ferrocarril existente.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Contenido

El Estudio de Impacto Ambiental desarrolla en su totalidad los epígrafes de contenidos exigidos por el Reglamento de evaluación de impacto ambiental, presentando unos mayor alcance y profundidad que otros.

Describe las características locales, entre los que destaca su situación geográfica en la media/alta montaña pirenaica, la gran energía de relieve, vegetación escalonada en pisos altitudinales en buen estado de conservación, pequeños y numerosos cursos fluviales de cabecera y altos valores paisajísticos. La presencia de la estación de esquí de Candanchú ha causado que no se reproduzcan aquí, tan acentuadamente, las características poblacionales comunes a gran parte del Pirineo (emigración, envejecimiento). A ello ha contribuido también la existencia desde principios de siglo de la Estación Internacional de Ferrocarril, que impulsó el desarrollo de la zona. Las principales actividades relacionadas con los modos de vida tradicionales (la agricultura, la ganadería, el aprovechamiento de los pastizales montanos), últimamente están siendo desplazadas por las relacionadas con el sector turístico y especialmente el deporte de esquí.

Los impactos negativos identificados más importantes son los siguientes:

- Aumento de partículas en suspensión en el aire y agua durante la construcción.
- Producción de ruido debido al funcionamiento de la maquinaria y a la explosiones durante la construcción. Durante la fase de explotación el ruido se deberá al tráfico y al funcionamiento de los motores de la torre de ventilación.
- Posible incremento de riesgos naturales: corrimientos de tierras y aumento de la erosionabilidad.
- Alteración de la calidad del agua por vertidos accidentales de aceites y combustibles.
- Interceptación de acuíferos.
- Contaminación por lixiviados y gases durante el funcionamiento del túnel.
- Pérdida directa de vegetación (bosquete de *Pinus sylvestris*) en la boca del túnel.
- Alteración de la fauna acuática por pérdida de calidad del agua.
- Modificación del paisaje: introducción de formas antrópicas. Impacto producido en fase de construcción por construcciones auxiliares, canteras, préstamos, plantas de hormigón, movimientos de tierras y vertederos. En fase de funcionamiento el impacto paisajístico mayor se deberá a las salidas de ventilación, el propio túnel y sus accesos.
- La alternativa de Boca de Ventilación de Monte Tobazo y sus accesos producen una interferencia directa en el uso de las pistas de esquí de Candanchú tanto durante los tres años que duraría su construcción como durante la explotación del túnel.

Análisis del contenido

Teniendo en cuenta lo expresado anteriormente y dadas las peculiares características respecto a la ubicación del proyecto en una zona de alta fragilidad ecológica y de elevada calidad en cuanto al estado de conservación de los biotopos y de la fauna que en ellos se desarrolla, como es el Pirineo, hubiese sido necesario realizar un análisis más profundo y detallado de los impactos identificados.

El inventario de fauna presenta insuficiencias. El análisis poblacional de la ornitocenosis utilizando el método de taxiado, es en principio,

adecuado, pero al haberse realizado una sola vez y no indicarse la época en que se ha efectuado el censo, pierde validez. Por tanto el inventario ornitológico apuntado no da una idea precisa del estado en que se encuentra el medio.

En el Estudio de Impacto Ambiental se identifica el impacto que se producirá sobre la calidad del agua del río Aragón debido al proceso de construcción y de explotación del túnel de Somport, y su influencia en el medio biótico acuático. Sin embargo no se profundiza ni se concluye acerca de las especies que lo sufrirán y el grado en que ésta se producirá.

Respecto a la fauna terrestre la información suministrada es escasa, aun siendo numerosos los taxones que pudieran verse afectados por el proyecto. Conviene destacar la significancia del Quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), por su restringida localización y su estatus «en peligro de extinción» (Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo), cuya presencia y reproducción en el área del proyecto ha sido constatada (ICONA).

Dado que la parte francesa del túnel de Somport y su enlace con la RN-134 discurriría por el Parque Nacional de los Pirineos Occidentales donde los pocos ejemplares de oso pardo (*Ursus arctos*) existentes deambulan precisamente por el límite fronterizo, el Estudio de Impacto Ambiental debería haber incorporado en el capítulo relativo a inventario ambiental un profundo análisis sobre la presencia del oso pardo en la zona, identificando y valorando los impactos que la construcción y funcionamiento del túnel pudieran producir sobre esta especie, en especial los relativos al ruido, presencia humana y destrucción de su hábitat. Asimismo, el Estudio de Impacto Ambiental no considera otras especies tales como el Desmán de los Pirineos (*Galemys pyrenaicus*), especie en regresión debido a la pérdida de su hábitat; el urogallo (*Tetrao urogallus*) cuya presencia en la zona debería estudiarse; el pito negro (*Dryocopus martius*) dependiente de los bosques y montañas pirenaicas y cantábricas y el tritón pirenaico (*Euproctus asper*).

El análisis para la localización de zonas de vertido de materiales sobrantes de obra se basa en la consideración de criterios de isocostes, capacidad volumétrica e impacto, que en principio se consideran adecuados. Sin embargo, el análisis de los impactos que podrían producir dichos vertederos considera únicamente la vegetación, faltando el efecto sobre la fauna por ruido y alteración del medio.

Asimismo no se ha contemplado en el estudio con la necesaria extensión la geología de la zona teniendo en cuenta que algunas de las ubicaciones elegidas son zonas kársticas, que obviamente, no son adecuadas para la localización de vertederos.

Se considera, por último, insuficiente la información aportada sobre la calidad del agua del área de estudio. Sólo se adjunta una fotocopia de la Comisaría de Aguas del Ebro relativa a la estación de muestreo número 18, situada en el río Aragón, en Jaca, referente al periodo del año 1987-1988. Considerando que la calidad del agua de este río podría verse afectada durante las fases de construcción y funcionamiento, resulta esencial para determinar este impacto el conocimiento de la situación del medio, en el estado preoperacional.

El Estudio de Impacto Ambiental, aun cuando en algunos aspectos tratados puede considerarse suficiente, presenta importantes insuficiencias en otros, como son los relativos al inventario ambiental, la identificación, análisis, valoración de impactos y la concreción de medidas correctoras del medio biocénótico y, más concretamente, de la fauna terrestre de la zona. Globalmente el Estudio de Impacto Ambiental se considera con el nivel correspondiente a un estudio preliminar, siendo subsanadas las deficiencias detectadas con las condiciones establecidas en la presente Declaración de Impacto Ambiental.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental.

Alegantes

- Ayuntamiento de Canfranc.
- Mancomunidad de Servicios de los municipios del Alto Valle del Aragón (Huesca).
- Diputación General de Aragón.
- Asociación de Amigos de la Sierra de Guara y Asociación Naturalista ONSO.
- Ayuntamiento de Villanúa (fuera de plazo).

Contenido ambiental más significativo de las alegaciones

- Oposición al vertedero de Rioseta debido al interés paisajístico y natural del lugar.
- Sugerencia de otras ubicaciones del vertedero al sur de Canfranc-Estación:

1. Campos del «Fenar», al este del río Aragón, en la parte baja de la «Cuesta de la Torreta», de fácil acceso. Capacidad aproximada entre 75 y 100.000 metros cúbicos.

2. Zona entre la carretera nueva y el río Aragón situada al norte del barranco de Aguaré. Capacidad entre 30 y 40.000 metros cúbicos.

3. En la zona liberada del río con la escollera, al este de Canfranc pueblo. Capacidad aproximada 50.000 metros cúbicos.

4. Zona de campos de «La Borda de Clavetero», situada entre Peña Caída y el acceso al vertedero de basuras de la Mancomunidad al oeste de la carretera, hasta la nivelación con ésta, con una capacidad aproximada entre 80 y 100.000 metros cúbicos.

5. Partes de la carretera vieja entre Canfranc pueblo y Villanúa que quedan fuera de uso, hasta nivelar con el corte natural del terreno. Capacidad de difícil cálculo.

En todos estos posibles puntos de vertido sería preciso hacer acopio, previamente, de toda la tierra vegetal que ahora poseen, para una vez finalizado el vertido, volver a extenderla y posibilitar las siembras y plantaciones.

- Se sugiere que la boca de ventilación B, que de por sí es muy impactante, se reubique en cualquiera de las dos opciones que se proponen en el Estudio de Impacto Ambiental.

- a) B₁, al pie de la cantera de extracción de finos de Rioseta.
- b) B₂, en el interior del valle de Rioseta.

- Desconocimiento de existencia de recursos no monetarizables (culturales, educativos, estéticos, científicos y de los valores intrínsecos de la naturaleza).

- No se han valorado las distintas alternativas del trazado.
- Falta de información sobre el informe geológico del Estudio.
- Falta de información sobre el «Estudio geológico, hidrogeológico y geotécnico del túnel de Somport».
- Insuficiente información sobre las aguas, superficiales y subterráneas así como de su calidad.
- Insuficiente información biológica relativa a fauna y vegetación.
- Tratamiento inadecuado a la problemática de los acuíferos afectados por el trazado.

- No se especifica el sistema de perforación en la obra.

- No se indica el tratamiento de depuración de aguas procedentes de la explotación.

- No se detallan las medidas de prevención de la estabilidad del cono de deyección del torrente situado en la zona de la boca del túnel, explanada y enlaces.

- Oposición al vertedero de las dolinas de Villanúa debido al funcionamiento hidrokarístico de las mismas.

- Impacto paisajístico del vertedero de Aratores.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

13505 RESOLUCION de 13 de mayo de 1992, de la Dirección General de Trabajo por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Convenio Colectivo entre la Empresa «Binter Mediterráneo, Sociedad Anónima», y sus Tripulantes Pilotos.

Visto el texto del Convenio Colectivo entre la Empresa «Binter Mediterráneo, Sociedad Anónima», y sus Tripulantes Pilotos que fue suscrito con fecha 23 de marzo de 1992 de una parte por representantes de la Organización Sindical SEPLA en representación del colectivo laboral afectado y de otra, por la Dirección de la Empresa en representación de la misma y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo.

Esta Dirección General acuerda:

Primero.-Ordenar la inscripción del citado Convenio Colectivo en el correspondiente Registro de este Centro Directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

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

Madrid, 13 de mayo de 1992.-La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

I CONVENIO COLECTIVO ENTRE «BINTER MEDITERRANEO, SOCIEDAD ANONIMA», Y SUS TRIPULANTES PILOTOS

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 1.º *Ámbito territorial*.-El ámbito de aplicación del presente Convenio afecta a todos los centros y dependencias de trabajo