

# MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

**2724** *ORDEN de 29 de diciembre de 1992 por la que se retira el sello INCE para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación al producto de acristalamiento aislante térmico, fabricado por «Cristal-Deprit, Sociedad Anónima», en su factoría de Vizcaya.*

Ilmos. Sres.: Por Orden de 6 de septiembre de 1989 («Boletín Oficial del Estado» del 15), fue concedido el sello INCE para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación al producto de acristalamiento aislante térmico, fabricado por «Cristal-Deprit, Sociedad Anónima», en su factoría de Vizcaya;

Habiendo efectuado las inspecciones reglamentarias para el seguimiento del sello y no siendo posible llevarlas a efecto por cierre de la factoría, en consecuencia con lo expuesto en el artículo 6.º de la Orden de 12 de diciembre de 1977 («Boletín Oficial del Estado» del 22), de creación del sello INCE, y los artículos 1.8 y 4.5 de las disposiciones reguladoras para materiales aislantes térmicos, aprobadas por Resolución de 15 de julio de 1981 («Boletín Oficial del Estado» de 11 de septiembre), a propuesta de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Se retira la concesión del sello INCE, aprobada por Orden de 6 de septiembre de 1989 («Boletín Oficial del Estado» del 15), al producto de acristalamiento aislante térmico, de denominación comercial «Termofloat», fabricado por «Cristal-Deprit, Sociedad Anónima», en su factoría de Vizcaya.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 29 de diciembre de 1992.—P. D. (Orden de 24 de abril de 1992), el Subsecretario, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmos. Sres. Subsecretario y Directora general para la Vivienda y Arquitectura.

**2725** *RESOLUCION de 2 de noviembre de 1992, de la Dirección General de Telecomunicaciones, sobre aceptación radioeléctrica del equipo unidad interior ERTV marca «Tagra», modelo SRP-7000, solicitada por «Tagra, Sociedad Anónima».*

Como consecuencia del expediente incoado por esta Dirección General, en aplicación del Real Decreto 2704/1982, de 3 de septiembre («Boletín Oficial del Estado» 260, de 29 de octubre), modificado por Real Decreto 780/1986, de 11 de abril («Boletín Oficial del Estado» 96 del 22, y 131, de 2 de junio), y de la Orden de 2 de diciembre de 1986 («Boletín Oficial del Estado» 291, del 5), a instancia de «Tagra, Sociedad Anónima», con domicilio social en Badalona, Eduardo Maristany, 341, código postal 08912, solicitando la aceptación radioléctrica del equipo unidad interior ERTV marca «Tagra», modelo SRP-7000, fabricado por «Palcom Electronics Corporation»,

Esta Dirección General, en uso de las facultades que le confiere el Real Decreto 1209/1985, de 19 de junio («Boletín Oficial del Estado» 176, de 24 de julio, y 241, de 8 de octubre), y comprobado el cumplimiento de las especificaciones técnicas recogidas en la Orden de 30 de diciembre de 1986 («Boletín Oficial del Estado» 10, de 12 de enero de 1987, y 38, de 13 de febrero de 1987), ha resuelto otorgar la aceptación radioeléctrica del equipo unidad interior ERTV marca «Tagra», modelo SRP-7000, fabricado por «Palcom Electronics Corporation», con la inscripción E 97 92 0582 y período de validez hasta el 31 de octubre de 1997.

Madrid, 2 de noviembre de 1992.—El Director general, Javier Nadal Ariño.

**2726** *RESOLUCION de 30 de noviembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado de la CN-340, puntos kilométricos 118,612 al 133,254. Tramo: San Roque-Guadiaro. Autovía de la Costa del Sol (Cádiz) 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 proyecto de trazado, que se transcribe a continuación de este Resolución.

Madrid, 30 de noviembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

**Declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado de la CN-340, puntos kilométricos 118,612 al 133,254. Tramo: San Roque-Guadiaro. Autovía de la Costa del Sol, Cádiz, 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.

En base al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, como memoria-resumen, la Orden del proyecto de trazado, iniciándose así el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto consiste, fundamentalmente, en la conversión en autovía de la carretera N-340, de Cádiz a Barcelona por Málaga, entre las poblaciones de San Roque y Guadiaro en la provincia de Cádiz.

La carretera actual tiene unas condiciones geométricas de trazado, tanto en planta como en alzada, que hacen imposible su utilización como calzada de autovía prácticamente en su totalidad, por lo que se realiza un trazado independiente de la misma, dejándola como vía de servicio bidireccional.

La Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas sobre el impacto ambiental del proyecto.

Un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I. Elaborado el estudio de impacto ambiental fue sometido al trámite de información pública por la Dirección General de Carreteras, mediante anuncio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 6 de junio de 1992.

Finalmente conforme al artículo 16 del Reglamento con fecha 3 de noviembre de 1992, 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.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

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 del estudio de impacto, 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 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado de la CN-340. Tramo: San Roque Guadiaro. Autovía de la Costa del Sol. Cádiz.

### *Declaración de impacto ambiental*

Examinada la documentación presentada, se establecen, por la presente declaración, para que el proyecto pueda ser considerado ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. Permeabilidad territorial. Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará mediante las actuaciones necesarias el acceso al nivel actual, como mínimo, a los distintos caminos rurales, caminos militares y vías vecinales atravesadas por el proyecto, en especial en aquellos puntos reflejados en el estudio de impacto ambiental relativos a la

vereda de sierra Carbonera, el Cordel de La Línea al puerto del Higuero, el Cordel del puerto del Higuero, la Cañada Real de Manilva a Los Barrios, Lereda del puerto Higuero, Coladas 1 y 2 y vereda de Almenara.

2. Prevención del ruido. Si bien el nuevo trazado supone un alejamiento de alguna de las zonas pobladas, como es el caso de la ciudad de San Roque, en relación a la actual carretera y, por tanto, una disminución de la afección por ruido, sin embargo, la nueva vía incidirá en este sentido de forma negativa sobre determinadas áreas próximas al trazado, tales como algunas zonas de la urbanización Sotogrande y de Nuevo Guadiaro, donde se produce un efecto acumulativo entre las vías de servicio (antigua carretera) y la autovía.

Para ello, deberán diseñarse y ejecutarse las medidas correctoras adecuadas para conseguir que los niveles máximos de inmisión sonora, medidos en los límites de las posibles zonas afectadas, no sobrepasen los 55 dB (A) leq nocturnos, ni los 65 dB (A) leq diurnos. Del resultado de los niveles reales alcanzados se inferirá la necesidad de complementar las medidas adoptadas con anterioridad de la puesta en explotación de la vía.

3. Protección del suelo. Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra. Se definirán de forma suficientemente concreta los siguientes puntos:

La localización, volumen de extracción y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamo requeridos para la ejecución de la obra.

La localización de las instalaciones auxiliares de obra, tales como plantas de hormigonado, parque de maquinaria, almacenes de materiales, etc.

Asimismo, con objeto de evitar la erosión de taludes y recuperar áreas afectadas por las obras, se realizarán las siguientes actuaciones:

Previamente a la ocupación de tierras por cualquiera de los elementos de obra, se procederá a la retirada de la tierra vegetal en las condiciones que permitan su posterior utilización.

Se restaurarán las áreas afectadas por el tránsito de maquinaria y, en su caso, el área donde se localicen los materiales sobrantes de la excavación.

Se procederá a la revegetación de taludes, así como de todas las áreas afectadas de forma que se consiga la integración paisajística de la obra.

El conjunto de todas estas actuaciones estará contenido en un proyecto ejecutable, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, que habrá de ser redactado al efecto.

Las actuaciones de recuperación deberán estar efectuadas con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

4. Protección del sistema hidrológico. Con objeto de mantener inalterables las características del río Guadiaro y de los arroyos de la Alegría, Colmena, Mujer, Rejuerga, Ven, Borondo, Higuero, Guadalquílón y Morra, y las líneas de drenaje naturales cruzadas por la autovía, se prohíbe el vertido de materiales producto del movimiento de tierras y la localización de instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que se puede afectar al sistema fluvial.

Por otra parte, se evitarán daños significativos a la vegetación de ribera y fauna del río Guadiaro, así como, cualquier actuación que pueda afectar negativamente al paraje natural «Estuario del Río Guadiaro».

5. Protección de valores arqueológicos. Dadas las características arqueológicas de la zona, y con objeto de preservar potenciales restos arqueológicos, entre ellos los de Cueva de la Horadada, Guadiaro y del Paleolítico, citados en el estudio de impacto ambiental, se elaborará un plan de actuación a observar durante la obra, que deberá obtener previamente la conformidad de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

6. Protección de masas arbóreas. En las zonas de encinares y alcornoques, se prohíben todo tipo de escombreras, vertederos y vertidos, debiendo limitarse los movimientos de maquinaria a la zona de ocupación de la vía, para lo que previamente se vallará el perímetro de las referidas zonas.

7. Documentación adicional. Seguimiento y vigilancia.

7.1 La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental antes del inicio de las obras, un escrito certificando la incorporación al proyecto de construcción de la documentación adicional que esta declaración de impacto ambiental establece como necesaria, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Diseño de las medidas de prevención del ruido a la que se refiere la condición 2.

Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a la que se refiere la condición 3.

Plan de actuación, incorporando las indicaciones para la protección de posibles valores arqueológicos, al que hace referencia la condición 5. Ubicación de canteras, graveras, zonas de préstamos y zonas auxiliares de obra a que se refiere la condición 3.

7.2 Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras. Descripción de las medidas realmente realizadas en relación a las establecidas por las condiciones 2, 3 y 5.

7.3 Transcurrido un año desde la fecha de emisión del acta de recepción provisional de la obra:

Informe sobre el estado y progreso de las actuaciones referidas en la condición 3.

Informe con los resultados de los niveles sonoros reales alcanzados a que se refiere la condición 2 y eventuales medidas adicionales.

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, 30 de noviembre de 1992.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

## ANEXO I

### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas obtenidas
Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía .....	X
ICONA .....	X

Los aspectos más significativos mencionados en las respuestas son:

La Agencia del Medio Ambiente de la Junta de Andalucía considera que no existen condicionantes ambientales a destacar en la realización del proyecto en cuestión, dado que el trazado no afecta a ningún espacio natural protegido por la Ley 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, por lo que se considera que deben aplicarse las medidas correctoras generales para este tipo de obras.

Asimismo, el trazado del proyecto no afecta a ningún espacio catalogado en el plan especial de protección del medio físico y catálogo de espacios y bienes protegidos de la provincia de Cádiz, por lo que le será de aplicación las normas generales de regulación de usos y actividades contenidas en dicho plan.

El ICONA señala que el tramo de autovía objeto del estudio de impacto ambiental discurre, en su última porción, por las cercanías del estuario del río Guadiaro. Este espacio ha sido declarado paraje natural por la Ley 2/1989, del Parlamento Andaluz.

En él habitan especies de fauna de gran interés, tanto en lo que concierne al grupo de las aves (águila pescadora espátula), como el de mamíferos (nutria, meloncillo). Por esta razón, el titular del proyecto de estudio de impacto ambiental debería considerar especialmente el posible impacto de la autovía sobre este paraje natural, especialmente en lo referido a la construcción del nuevo puente necesario sobre el río Guadiaro.

## ANEXO II

### Resumen del proyecto

Las obras proyectadas consisten, fundamentalmente, en la conversión en autovía de la carretera N-340, de Cádiz a Barcelona por Málaga, entre los puntos kilométricos 118,612 y 133,254, que corresponden al tramo comprendido entre San Roque y Guadiaro.

El tronco de la autovía consta de dos calzadas con dos carriles por sentido y mediana de 12 metros entre bordes de calzada, excepto en el tramo comprendido entre los puntos 12,480 y 13,420 donde la mediana se ha reducido a 10 metros dada la proximidad de las edificaciones existentes en esa zona. La anchura de mediana adoptada permite la eventual ampliación de calzadas, mediante la adición de un tercer carril por el interior.

La carretera actual tiene unas condiciones geométricas de trazado, tanto en planta como en alzado, que hacen imposible su utilización como calzada de autovía prácticamente en su totalidad, por lo que se ha decidido

realizar un trazado independiente de la misma, dejándola como vía de servicio bidireccional. En los casos en que la carretera actual resulta afectada por las obras, se ha proyectado su reposición, de forma que sirve como desvío provisional y se consigue una continuidad de la vía de servicio a lo largo de todo el tramo de autovía, separando el tráfico local del de largo recorrido.

El proyecto comienza en el punto 0,000, coincidente con el punto kilométrico 118,612 de la actual carretera N-340, conectando con el tramo de la autovía de la Costa del Sol, ya construido y en servicio, entre Algeciras y San Roque, finalizando en el punto 14,084,886, coincidiendo con el punto kilométrico 133,254 de la N-340 realizándose la transición de dos calzadas a la única existente.

La autovía tiene control total de accesos, con cerramiento en ambas márgenes a lo largo de todo el trazado, permitiendo el acceso al tronco únicamente a través de los enlaces.

Se han proyectado numerosos pasos sobre y bajo la autovía para comunicación entre márgenes y accesos a las vías de servicio.

### ANEXO III

#### Contenido

El estudio, en sus epígrafes, se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7.

Aporta cartografía a escalas 1:5.000, 1:10.000, 1:50.000, 1:100.000, 1:200.000 y 1:400.000, desarrollando un inventario ambiental sobre el medio físico y socioeconómico.

Por lo que se refiere al patrimonio arqueológico, analiza los diferentes yacimientos existentes en la zona, destacando como más próximos al nuevo trazado los denominados «Cueva de la Horadada», «Guadiaro» y «Paleolítico».

Asimismo, se señala que por la zona de ámbito del estudio discurren una cañada, dos cordales, tres veredas y dos coladas.

Del resultado de la identificación y valoración de impactos efectuada, no se han encontrado impactos que atenten de manera significativa al factor ambiental considerado, habiéndose clasificado como relativamente significativos, impactos negativos sobre la vegetación, fauna, paisaje y ruidos que se consideran irreversibles solamente en zonas muy localizadas por las que discurre el trazado, siendo reversibles en las zonas adyacentes a éste con las medidas correctoras proyectadas.

En resumen, según se indica en el estudio de impacto ambiental, el impacto ambiental del proyecto se considera admisible con la aplicación de las medidas correctoras que se proponen.

#### Análisis del contenido

El estudio de impacto ambiental se realiza sobre una de las alternativas, previamente adoptada, que se planteaba en el estudio informativo, aprobado técnicamente el 11 de enero de 1988.

Con carácter general el análisis de la situación preoperacional se considera suficiente, tanto en el desarrollo del medio físico como del medio social.

El estudio de impacto ambiental no considera los volúmenes de tierra que deberán removerse, tanto por excavaciones como por relleno, sin indicar los posibles lugares de vertido o de préstamo, aunque en el apartado de identificación y caracterización de impactos, hace mención a la explotación de canteras y zonas de vertedero, sin indicar sus características ni localización.

No se analiza el efecto barrera desde el punto de vista socioeconómico, de gran importancia considerando que el trazado de la autovía, en muchos de sus tramos, es paralelo a la carretera actual.

Asimismo, no se han analizado los efectos sinérgicos, sobre todo en relación con el ruido.

Estas deficiencias son objeto de tratamiento en el condicionado de la declaración de impacto ambiental.

### ANEXO IV

#### Información pública

Finalizado el período de información pública del estudio de impacto ambiental, no se ha presentado ninguna alegación.

2727

*RESOLUCION de 10 de diciembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de presa de Montearagón en el río Flumen (Huesca), de la Dirección General de Obras Hidráulicas.*

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 proyecto que se transcribe a continuación de esta resolución.

Madrid, 10 de diciembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

#### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL PARA LA PRESA DE MONTEARAGON, EN EL RIO FLUMEN (HUESCA)

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 sobre los proyectos de obras, instalaciones o actividades de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones; entre ellas la construcción de grandes presas.

En consecuencia, al objeto de iniciar el oportuno expediente, la Dirección General de Obras Hidráulicas remitió en 26 de febrero de 1991 a la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental la Memoria-resumen del proyecto.

El embalse de Montearagón proyectado sobre el río Flumen tiene una capacidad útil de 43,21 hectómetros cúbicos, cuya regulación permitirá el riego de 6.337 hectáreas de la Hoya, de Huesca, y el complemento del suministro de aguas potables a la capital. La presa, de perfil tipo gravedad, con una altura máxima sobre cimientos de 78 metros, se corona a la cota 583 metros sobre el nivel del mar, se ubicará en el paraje «Cantera de Fornillos», en los términos municipales de Loporzano y Huesca.

Las características principales de la obra proyectada se recogen en el anexo I de esta resolución.

Recibida la citada Memoria-resumen, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, para dar cumplimiento al artículo 13 del Reglamento mencionado, estableció a continuación un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

De las respuestas recibidas se dio traslado a la Dirección General de Obras Hidráulicas el 8 de julio de 1991. La relación de consultados y un resumen de estas respuestas se incluye en el anexo II.

La redacción del proyecto de las obras de la presa fue encomendada por la Diputación General de Aragón a la Empresa INITEC. Concluido en julio de 1989, fue asumido mediante las Addenda de Confrontación por la Confederación Hidrográfica del Ebro, en septiembre de 1991. En esta última documentación figura el preceptivo estudio de impacto ambiental.

El Real Decreto-Ley 3/1992, de 22 de mayo, por el que se adoptan medidas urgentes para reparar los efectos producidos por la sequía, declara estas obras de interés general.

El trámite de información pública se realizó mediante la inserción de una nota anuncio en el «Boletín Oficial de la Provincia de Huesca» de 12 de junio de 1992 y su exposición en los Ayuntamientos de Quicena, Loporzano y Huesca.

Con fecha 15 de octubre de 1992, la Dirección General de Obras Hidráulicas remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo conteniendo el documento técnico del proyecto, las Addenda de confrontación y el expediente de información pública, conforme al artículo 16 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se incluyen en el anexo III, así como las consideraciones que sobre él formula la Dirección General de Política Ambiental.

El anexo IV contiene un resumen del expediente de información pública. En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto-ley 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.º, 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 proyecto y Addenda de confrontación del embalse de Montearagón.