

**20324** RESOLUCION de 21 de junio de 1993, del Centro Español de Metrología, por la que se concede la aprobación de modelo del contador de energía eléctrica, trifásico, cuatro hilos, para energía activa en 50 Hz, de conexión directa, clase 2, modelo MG 340, fabricado y presentado por la Entidad «Landis & Gyr Española, Sociedad Anónima».

Vista la petición interesada por la Entidad «Landis & Gyr, Sociedad Anónima», domiciliada en calle Estornino, número 3, de Sevilla, en solicitud de aprobación de modelo del contador de energía eléctrica, trifásico, cuatro hilos, para energía activa en 50 Hz, de conexión directa, clase 2, modelo MG 340, el Centro Español de Metrología del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de acuerdo con la Ley 31/1990, de 28 de diciembre; el Real Decreto 1616/1985, de 11 de septiembre, y el Real Decreto 875/1984, de 28 de marzo, ha resuelto:

Primero.—Conceder aprobación de modelo por un plazo de validez de diez años, a partir de la fecha de esta Resolución, a favor de la Entidad «Landis & Gyr Española, Sociedad Anónima», del contador de energía eléctrica, modelo MG 340, cuyas características metrológicas son las siguientes:

Contador trifásico de cuatro hilos para energía activa en 50 Hz, de conexión directa, clase 2, de sobrecargabilidad 400 por 100. El modelo comprende diferentes versiones, según tipo de tarifa, envolvente y rango de tensión, de acuerdo a la siguiente tabla:

Versión	Tensión	Intensidad	Características
hf3	3 × 127/220	15(60) A	Simple tarifa
hf3	3 × 220/380	15(60) A	Simple tarifa
hf3	3 × 230/400	15(60) A	Simple tarifa
hf6	3 × 127/220	15(60) A	Simple tarifa
hf6	3 × 220/380	15(60) A	Simple tarifa
hf6	3 × 230/400	15(60) A	Simple tarifa
hdf3	3 × 127/220	15(60) A	Doble tarifa
hdf3	3 × 220/380	15(60) A	Doble tarifa
hdf3	3 × 230/400	15(60) A	Doble tarifa
hdf6	3 × 127/220	15(60) A	Doble tarifa
hdf6	3 × 220/380	15(60) A	Doble tarifa
hdf6	3 × 230/400	15(60) A	Doble tarifa

Segundo.—El signo de aprobación de modelo asignado será:

0201
93010

Tercero.—Los instrumentos correspondientes a la aprobación de modelo, a que se refiere esta Resolución, llevarán las siguientes inscripciones de identificación:

- Nombre y anagrama del fabricante.
- Denominación del modelo.
- Versión.
- Número de serie y año de fabricación.
- Signo de aprobación de modelo.

Cuarto.—Para garantizar un correcto funcionamiento de los instrumentos, se procederá a su precintado, una vez realizada la verificación primitiva, según se describe y representa en la Memoria y planos que sirvieron de base para su estudio por el Centro Español de Metrología.

Quinto.—Los instrumentos correspondientes a la aprobación de modelo a que se refiere esta Resolución deberán cumplir todos los condicionamientos contenidos en el anexo al certificado de aprobación de modelo.

Sexto.—Próximo a transcurrir el plazo de validez que se concede, la Entidad o titular de la misma, si lo desea, solicitará del Centro Español de Metrología la oportuna prórroga de esta aprobación de modelo.

Tres Cantos, 21 de junio de 1993.—El Presidente del Centro Español de Metrología, Antonio Llardén Carratalá.

**20325** RESOLUCION de 25 de junio de 1993, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la carretera N-240 de Tarragona a San Sebastián y Bilbao, puntos kilométricos 140,5 al 145,2. Variante de Monzón. Provincia de Huesca, 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, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 25 de junio de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CARRETERA N-240 DE TARRAGONA A SAN SEBASTIAN Y BILBAO, PUNTOS KILOMETRICOS 140,5 AL 145,2. VARIANTE DE MONZON. PROVINCIA DE HUESCA, 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 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 de las citadas disposiciones.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 18 de abril de 1989, la memoria-resumen, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El contenido de la memoria-resumen se refiere a la definición de una variante de la CN-240 entre los puntos kilométricos 140,5 al 145,2 para suprimir la travesía de la población de Monzón, en la provincia de Huesca.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 21 de junio de 1989, la referida Dirección General dio traslado a la Dirección General de Carreteras, de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas, se recogen en el anexo I.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 6 de noviembre de 1992.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 29 de marzo de 1993, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental, y el expediente de información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

Un resumen del resultado del trámite de información pública del estudio de impacto ambiental, 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 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 de la carretera N-240 de Tarragona a San Sebastián y Bilbao, puntos kilométricos 140,5 al 145,2. Variante de Monzón. Provincia de Huesca.

*Declaración de impacto ambiental*

Examinada la documentación presentada, se considera que la alternativa 1 (norte), es viable desde el punto de vista ambiental, si, además de observarse las recomendaciones y realizarse las medidas correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, se cumplen las siguientes condiciones:

1.ª Permeabilidad territorial.—Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará el nivel actual de todos los servicios, y se

hará coincidir la estructura de enlace, que en el estudio informativo se prevé en el punto kilométrico 8,575, con el camino de acceso a Castejón del Puente.

2.<sup>a</sup> Protección del sistema hidrológico.—No se verterá ningún tipo de residuo ni material ni se localizarán instalaciones auxiliares de obra desde las que directamente, o por erosión o por escorrentía, pueda afectarse al sistema fluvial en que se señalan los ríos Cinca y Sosa y los terrenos aluviales correspondientes.

Tampoco se podrá extraer materiales de los aluviales sin previa evaluación de impacto ambiental para cada punto de extracción, que sin poseer autorización previa, pudiera considerarse después de la fecha de esta declaración de impacto ambiental. En los pasos sobre los ríos Cinca y Sosa, se tendrá en cuenta que la franja de afección se mantenga en los límites de ocupación de la calzada, vallando durante las obras los bordes a lo largo de la vegetación de ribera, y se diseñarán medidas para evitar el riesgo de vertido en la zona y la de los acuíferos cercanos de contaminantes procedentes de posibles accidentes del transporte.

3.<sup>a</sup> Prevención del ruido.—Los niveles de inmisión sonora originados por esta vía, medidos en los límites de las zonas definidas como urbanizables en la fecha de esta declaración en los Planes Generales de Ordenación Urbana de Monzón, no podrán sobrepasar los 55 dB Leq (A), entre las veintitrés horas y las siete horas, y los 65 dB Leq (A), entre las siete horas y las veintitrés horas.

4.<sup>a</sup> Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Se redactará un proyecto de ejecución de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, en base a lo propuesto en el capítulo 6 del estudio de impacto ambiental.

El citado proyecto incluirá las medidas para la protección de los cauces de agua especialmente de los ríos Cinca y Sosa, y la revegetación de taludes en desmonte y terraplén; siendo las alturas más destacadas en desmonte, de 19 metros en el punto kilométrico 2,650, 35 metros entre los puntos kilométricos 3,700 y 4,400 (atravesados por un túnel artificial), y 15 metros entre los puntos kilométricos 8,000 y 8,200, y en terraplén, de 17 metros en el punto kilométrico 3,400, 15 metros entre los puntos kilométricos 4,950 y 5,150, y 7,700 y 7,800. Asimismo contemplará la delimitación y recuperación de los terrenos a utilizar para situar escombreras y vertederos, para tránsito de maquinaria, para almacén de materiales, plantas de hormigonado, asfaltado y parques de maquinaria, y la localización, forma de explotación y recuperación de las canteras, graveras y zonas de préstamo, indicando los volúmenes a extraer en cada caso. La localización de canteras, graveras y zonas de préstamo no deberá afectar acuífero o zona de recarga alguna, para lo que se realizará un estudio previo al respecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto, se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

5.<sup>a</sup> Seguimiento y vigilancia.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y el condicionado de esta declaración.

En él se detallará al modo de seguimiento de las actuaciones, y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del Organismo Sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Descripción de las actuaciones ejecutadas relativas a protección contra el ruido según la condición 3.<sup>a</sup> y a defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 4.<sup>a</sup>

Anualmente y durante un plazo de tres años desde la emisión del Acta de recepción provisional de las obras:

Informes sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 4.<sup>a</sup>

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

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental, podrán derivarse modificaciones de las actuaciones

previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

6.<sup>a</sup> Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental, establece como necesaria, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Delimitación de los acuíferos y sus zonas de recarga, y diseño de medidas para evitar los vertidos de contaminantes procedentes de posibles accidentes del transporte, a que se refiere la condición 2.<sup>a</sup>

Proyecto de recuperación a que hace referencia la condición 4.<sup>a</sup>, incluyendo el estudio previo de no afección a acuíferos, para la localización de canteras, graveras y zonas de préstamos.

Madrid, 25 de junio de 1993.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

## ANEXO I

### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Icona .....	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Aragón .....	—
Gobierno Civil de Huesca .....	X
Dirección General de Urbanismo, Arquitectura y Vivienda de Aragón .....	—
Diputación Provincial de Huesca .....	—
Ayuntamiento de Monzón .....	X
ADEPA (Asociación de Defensa del Pirineo Aragonés) .....	—
OTUS (Grupo Naturalista Ornitología Turdenses) .....	—
ANSAR (Asociación Naturalista de Aragón) .....	—
ADEVAN (Asociación Defensa Valle Anso) .....	—

La respuesta del ICONA fue la siguiente: No cabe formular, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, observaciones relevantes respecto a su actual planteamiento, por cuanto no afecta a ningún espacio natural, protegido o no, cuya integridad ecológica deba ser preservada, ni a especies de flora y fauna cuyos hábitats deban ser preservados al amparo de la legislación vigente.

Los aspectos más significativos contenidos en las restantes respuestas fueron:

El Gobierno Civil de Huesca indica que en principio el estudio informativo que se redacte podría contemplar la solución definida en el Plan General de Ordenación Urbana de Monzón y, al menos, otra solución más alejada de la población y al sur de ésta, al objeto de determinar cuál de ellas afecta en menor grado al medio ambiente, destruye menor terreno agrícola y no afecta a zonas de arbolado. Asimismo, el nuevo puente sobre el río Cinca que se construya no debería afectar al ecosistema acuático, ni al movimiento del material de acarreo del río.

Bajo estas condiciones este Gobierno Civil opina que el impacto ambiental de la obra será reducido, siendo, por el contrario, muy importante el beneficio común de esta obra pública.

El Ayuntamiento de Monzón señala el acuerdo del Pleno de esta ciudad sobre el proyecto de construcción de una variante de la CN-240 a su paso por esta ciudad, considerando que la variante que recoge el PGOU fue profundamente estudiada en su momento y acordada con los servicios del MOPU, habiéndose tenido muy en cuenta el posible impacto ambiental, por lo que propone que el proyecto de variante a desarrollar por el MOPU sea sobre la base del trazado que recoge el Plan General de Ordenación Urbana.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en la definición de una variante de la CN-240, de Tarragona a San Sebastián y Bilbao, entre los puntos kilométricos 140,5 y 145,2 que evite la travesía del casco urbano de la población de Monzón.

Se trata de una carretera con una sola calzada de dos direcciones y anchura de plataforma de 10 metros.

El territorio objeto del estudio se sitúa alrededor del núcleo urbano de Monzón y dentro de su término municipal.

El estudio informativo contempla dos soluciones de trazado denominadas solución norte y solución sur.

La solución norte indica tres alternativas llamadas alternativa 1, alternativa 2 y alternativa 3. El origen de todas ellas está en el punto kilométrico 139,6 de la carretera actual con objeto de eliminar un cambio de rasante peligroso existente.

Entre los puntos kilométricos 1,000 y 4,700 las alternativas coinciden debido a las numerosas instalaciones agropecuarias de la zona. A partir del punto kilométrico 4,700 se consideran por separado las alternativas 1, 2 y 3, de las que la dos primeras discurren por el exterior de todas las instalaciones existentes y cruzan el río Cinca por su parte más angosta, y la alternativa 3 se acerca a la zona industrial cruzando el río en su parte más ancha.

La solución sur indica cuatro alternativas denominadas alternativa 4, alternativa 5, alternativa 6 y alternativa 7. Todas ellas precisan un túnel para atravesar las terrazas colgadas que hay en la zona. La alternativa 4 coincide en la variante recogida en el PGOU del Ayuntamiento de Monzón.

Con estas premisas el estudio informativo ha realizado un análisis de la alternativa 1 (norte) y de la alternativa 6 (sur), descartando las restantes por razones de rentabilidad económica y técnica de trazado.

La alternativa 1 (norte) tiene su origen en el punto kilométrico 139,6 de la CN-240. En el punto kilométrico 1,500 se sitúa el enlace, tipo trompeta, con la actual carretera al sur de Monzón.

La traza cruza el ferrocarril Madrid-Barcelona en el punto kilométrico 2,290, continuando con una alineación recta que primeramente atraviesa el río Sosa en el punto kilométrico 3,345, apareciendo después unos desmontes cuya altura máxima es de 35 metros. El tramo en desmonte tiene una longitud de 700 metros entre los puntos kilométricos 3,700 y 4,400, cuyo perfil va en túnel artificial.

En el punto kilométrico 6,250 tiene un enlace con la carretera A-1236 Monzón-Fonz, prosigue después discurrendo por las terrazas del río Cinca, cruzando éste en el punto kilométrico 7,925. Finalmente conecta al norte de Monzón con la CN-240, mediante un enlace tipo trébol.

La longitud total de esta alternativa es de 9.322,9 metros.

La alternativa 6 (sur) comienza en el mismo punto kilométrico 139,6 de la CN-240. El punto kilométrico 2,195 tiene un enlace con la carretera A-1238 Monzón-Binaced.

Entre los puntos kilométricos 2,700 y 3,700 se proyecta un túnel de un kilómetro de longitud con pendiente uniforme del 3 por 100. La traza atraviesa el río Cinca en el punto kilométrico 5,300, y en el punto kilométrico 6,645 se sitúa un nuevo enlace con la carretera A-130 a Alcolea de Cinca.

Por último el trazado conecta con la actual CN-240 en el punto kilométrico 6,700. Entre este punto y el final de la variante prácticamente se mantiene la situación actual con mejores puntuales del trazado.

La longitud total de esta alternativa es de 9.646,8 metros.

El estudio informativo selecciona como opción más recomendable la denominada alternativa 1 (norte) por motivos de rentabilidad económica.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

##### Contenido

El estudio de impacto ambiental sólo analiza dos alternativas, la 1 norte y la 6 sur, de las siete indicadas en el estudio informativo.

Señala que la ciudad de Monzón está situada en el valle medio del río Cinca en el Alto Aragón. El paisaje está definido por altas llanuras delimitadas por vertientes abruptas en las que el nivel superior horizontal corresponde a calizas resistentes a la erosión y la sección inferior, más tendidas, se corresponde con los niveles margosos de base. El río Cinca encallándose en las areniscas, arcillas y margas ha configurado las terrazas características del río que complementan el paisaje y relieve de la zona.

El estudio indica que las características fundamentales del clima en esta región vienen definidas por precipitaciones poco numerosas, caídas de forma irregular a lo largo del año. La zona se encuadra en el piso mediterráneo continental seco, con precipitaciones anuales inferiores a 500 milímetros evapotranspiración potencial media de 700 a 800 milímetros y temperaturas medias anuales próximas a los 15° C.

El estudio dice que las unidades paisajísticas más importantes son: Regadío, cultivo de cereales, girasol, manchas localizadas de carrasacas diseminadas por todo el término municipal y los núcleos de población urbanos.

En cuanto a la fauna indica que la más interesante es la que se asocia a los bosques y matorrales; donde abundan conejos, reptiles, aves e insectos. En este caso, dada la profunda transformación de los ecosistemas naturales por efecto de la actividad humana, aparecen unas comunidades faunísticas muy pobres, por lo que no son de prever impactos importantes en ninguna de las alternativas.

El estudio señala que, del análisis del medio social, se observa la fuerte incidencia de los sectores industrial y de servicios, destacando la cada vez más escasa componente de la agricultura y ganadería en la actividad económica.

El estudio dice que respecto al medio natural, tanto la alternativa 1 (norte) como la alternativa 6 (sur) producen impactos equiparables, si bien esta última afecta a una considerable superficie de la chopera existente en la ribera del río Cinca, y no elimina el tránsito de mercancías peligrosas por el núcleo de Monzón. De esta manera considera que la alternativa 1 (norte) es la menos perjudicial.

Los impactos significativos detectados por el estudio de impacto ambiental en la alternativa 1 (norte), seleccionada por el estudio informativo, son los siguientes:

Afección producida por los movimientos de tierras 2.001.257 metros cúbicos de desmonte y 2.277.752 metros cúbicos de terraplén.

Desmontes con alturas de 19 metros en el punto kilométrico 2,650; 35 metros entre los puntos kilométricos 3,700 y 4,400 (atravesados por un túnel artificial), y 18 metros entre los puntos kilométricos 8,000 y 8,200; terraplenes de 17 metros en el punto kilométrico 3,050; 25 metros entre los puntos kilométricos 3,150 y 3,300; 17 metros en el punto kilométrico 3,400, y 15 metros entre los puntos kilométricos 4,950 al 5,150 y del 7,700 al 7,800.

Construcción de los puentes sobre los ríos Cinca y Sosa.

Las medidas correctoras propuestas son:

Fase del proyecto:

Protección de la vegetación existente en lo referente a accesos, instalaciones provisionales de obra, préstamos y vertederos.

Adecuación y optimización de pasos inferiores y drenajes para reducir efectos barrera entre ambos lados de la variante.

Diseño y acabado de taludes para favorecer su revegetación.

Utilización de excedentes de material para la creación de diques antiruidos y recubrimientos.

Utilización de firmes silenciosos y adecuación de la traza al terreno para evitar problemas de ruidos.

Fase de construcción:

Control de:

Emisiones atmosféricas de partículas en suspensión.

Ruidos. En este sentido se recomienda utilizar maquinaria apropiada, evitando situar los vertederos en zonas pobladas.

Impacto sobre los sistemas geológicos.

Impactos sobre la vegetación.

Impactos sobre el paisaje y contaminación acústica.

##### Análisis del contenido

El estudio de impacto ambiental debería haber explicado las razones ambientales para no analizar el resto de las alternativas o haberlas analizado igual que la 1 y la 6.

Están bien planteadas las características del medio físico y del medio socioeconómico.

Se echan en falta planos de mayor escala y detalle, especialmente de la cuenca hidrográfica.

No se señala la ubicación de los vertederos.

Incluye unas tablas de valoración de impactos, pero no describe la técnica empleada para determinar los valores que se asigna a los mismos.

No identifica las medidas correctoras ni en su aspecto técnico ni en el económico, por lo que no es posible determinar ni su eficacia ni el compromiso de su ejecución.

### ANEXO IV

#### Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

##### Alegantes

Diputación General de Aragón.

Ayuntamiento de Castejón del Puente.

Atención de asuntos por deber inexcusable de carácter público y personal (testificación en juicios etc.) debidamente justificados: El tiempo indispensable.

Art. 24. *Permisos no retribuidos*.—El trabajador, tendrá derecho a pedir permisos no retribuidos cuando tenga razones justificadas para ello, correspondiendo al mando, determinar la procedencia de las razones alegadas.

Art. 25. *Excedencias*.—El trabajador con una antigüedad en la Empresa de al menos un año, tendrá derecho a que se le reconozca la situación de excedencia voluntaria, por un período mínimo de dos años y máximo de cinco años.

Para acogerse a otra excedencia voluntaria, deberá cubrir, al menos, un período de cuatro años desde el final de la excedencia anterior.

Los cargos públicos cuya actividad no sea compatible con la actividad laboral, tendrán derecho a una excedencia por el tiempo que permanezcan en el desempeño de su cargo. El reingreso deberá solicitarlo dentro del mes siguiente al cese del cargo público.

En los casos de excedencia por cargos públicos, la Empresa podrá contratar a otro trabajador que ocupe el puesto vacante, especificando en el contrato la duración del mismo, las causas de la sustitución y nombre del sustituido.

El trabajador excedente, conservará sólo un derecho preferente al reintegro de las vacantes de igual o similar categoría a la suya que hubiera o se produjera en la Empresa.

Tendrá derecho a excedencia no superior a tres años, el trabajador que deba atender el cuidado de los hijos desde la fecha de nacimiento. Cuando el padre y la madre trabajen, sólo uno tendrán opción a este derecho.

Art. 26. *Puntualidad*.—Con independencia de las faltas en que los trabajadores puedan incurrir por el retraso de entrada al trabajo, este supondrá la pérdida del salario correspondiente al tiempo faltado.

De ser reincidente en la falta de puntualidad un trabajador, a propuesta del Jefe del Centro de trabajo, y con la consulta al Delegado de Personal correspondiente, podrá imponérsele las sanciones que están previstas en el Estatuto de los Trabajadores y en la Ordenanza Laboral aplicable.

Art. 27. *Traslados*.—En materia de traslados, se tenderá preferentemente a regular por las siguientes vías que se produzcan:

A) A petición del interesado en solicitud por escrito y motivada; caso de accederse por la Dirección, se asignará al trabajador la categoría y la retribución que corresponda al cargo que ocupe en su nuevo destino.

B) En el resto de traslados que puedan producirse fuera de este supuesto, se estará a lo que regulen las disposiciones legales sobre la materia.

## CAPITULO V

### Política social

Art. 28. *Economato*.—La Empresa asumirá el importe de las cuotas correspondientes a los economatos concertados con cada Centro de trabajo.

Art. 29. *Ayudas para estudios*.—Los trabajadores podrán obtener ayudas al estudio para sus hijos o para perfeccionar sus propios conocimientos profesionales. La solicitud para las mismas se tramitará a través del Departamento de personal, con los impresos y en la forma en que se establezcan por comunicados previos.

El importe de estas ayudas por beca será de 11.000 pesetas.

Las solicitudes serán visadas necesariamente por el Delegado de Personal de la Planta o el Jefe del Centro donde no haya Delegado de Personal.

Art. 30. *Préstamos al personal*.—Los trabajadores podrán solicitar préstamos de la Empresa con informe del mando en los siguientes casos:

1. Necesidades perentorias de tipo familiar.
2. Compra de vivienda o reformas y acondicionamiento justificado.

La normativa que regule la concesión de estos préstamos en lo referente a posibles intereses, plazos de amortización, etc., será regulada por la Dirección de la Empresa.

Tope máximo de préstamo: 500.000 pesetas.

Art. 31. *Reconocimiento médico*.—A todos los trabajadores de la Empresa se les efectuará anualmente un reconocimiento médico obligatorio.

Art. 32. *Ayuda para trabajadores en período de enfermedad o accidente*.—Como durante la situación de enfermedad o accidente, el trabajador sólo percibirá la indemnización de la Seguridad Social que por estas causas le pueda corresponder se establece una forma de ayuda por la Empresa para cada uno de los casos siguientes:

Caso de enfermedad: La Empresa abonará desde el primer día la diferencia existente entre lo abonado por enfermedad y el 100 por 100 del sueldo o salario, no entrando a formar parte la prima de producción y el complemento de asistencia.

Caso de accidente: La Empresa abonará al accidentado desde el primer día la diferencia existente entre lo abonado por accidente y el 100 por 100 del sueldo o salario, formando parte de esta diferencia el complemento de asistencia, y no la prima de producción.

Art. 33. *Seguro especial de accidentes*.—El personal incluido en el ámbito del presente Convenio, quedará acogido a una póliza que cubre la muerte del asegurado en una cuantía de 3.000.000 de pesetas, y la invalidez en la cuantía de 6.000.000 de pesetas, siendo la prima de esta póliza a cargo de la Empresa.

Art. 34. *Lote de Navidad*.—La Empresa entregará anualmente por las fiestas de Navidad, un lote de productos navideños, a todos los empleados.

Art. 35. *Gratificaciones por antigüedad*.

Diez años: La Empresa obsequiará con un reloj de pulsera y mención honorífica, a los empleados que cumplan diez años de servicio en la misma.

Veinticinco años: La Empresa gratificará a los empleados que tengan una antigüedad de veinticinco años, con una placa conmemorativa de plata, una mención honorífica y una mensualidad de sus haberes consolidados al 31 de diciembre del mismo año en que cumple los veinticinco de antigüedad y que incluirá los conceptos de sueldo base, antigüedad y complemento personal.

La entrega de dichos premios se realizará en el primer trimestre del año siguiente al de la antigüedad.

Art. 36. *Invalidez total o muerte de un trabajador*.—En caso de que se produzca una situación de invalidez total o muerte de un trabajador en la plantilla activa de la Empresa, cualquiera que sea la causa que produzca la situación, se dará preferencia absoluta al cónyuge o a unos de los hijos del trabajador afectado, para incorporarse a la plantilla de la Empresa en la primera vacante que se produzca, siempre que el puesto sea adecuado a las características profesiones de la persona a incorporar. Asimismo, se acuerda establecer una ayuda económica en pago único para los casos de fallecimiento de cualquier trabajador de la Empresa consistente en una aportación de 2.500 pesetas de cada uno de los componentes de la plantilla activa y otra de igual cuantía a la suma de las aportaciones individuales que serán abonadas por la Empresa.

Art. 37. *Productores con hijos subnormales*.—Los trabajadores que tengan hijos subnormales, percibirán una ayuda especial mensual en cada caso, complementaria a las prestaciones oficiales y/o Seguridad Social, fijándose su importe en 16.000 pesetas.

Art. 38. *Jubilación*.—A fin de estimular la jubilación voluntaria de los trabajadores en orden a la creación de vacantes, que contribuyan a paliar el grave problema del desempleo, durante la vigencia del presente Convenio, se aplicarán las siguientes disposiciones:

A) El trabajador que teniendo sesenta años decida jubilarse, podrá solicitar a la Dirección una gratificación por finiquito, consistente en una mensualidad del salario por cada año completo de servicio, hasta un máximo de doce mensualidades. La solicitud por escrito, para poderse acoger al contenido de este artículo deberá remitirla al Departamento de Personal, firmada por el interesado, por el Jefe del Centro y por el Delegado de Personal, si lo hubiese.

Si la jubilación se produce en edades posteriores a los sesenta años, el importe de la gratificación citada quedará afectada por un coeficiente reductor según la siguiente escala:

Con sesenta y un años cumplidos se abonará el 80 por 100 de la gratificación.

Con sesenta y dos años cumplidos se abonará el 60 por 100 de la gratificación.

Con sesenta y tres años cumplidos se abonará el 40 por 100 de la gratificación.

Con sesenta y cuatro años cumplidos se abonará el 25 por 100 de la gratificación.

Con sesenta y cinco años cumplidos no se abonará gratificación.

Art. 39. *Prendas de trabajo*.—Se proveerá al personal obrero de dos equipos de invierno, dos equipos de verano, un par de botas, un par de sandalias cada año y un anorak y un jersey en años alternos, para el personal de la nave de llenado y especialista de servicios, taller, almacén, chófer repartidor de gas.

Las prendas de invierno se entregarán en el mes de enero y las de verano en el mes de mayo.

En cada planta existirá un impermeable para el vigilante nocturno y un guardapolvo para el administrativo que haga funciones de almacén.