

Primero.—Cancelar la inscripción acordada por Resolución de esta Dirección General de 21 de mayo de 1992 («Boletín Oficial del Estado» de 13 de junio), por la que se inscribía al laboratorio «Aldor Ingenieros, Sociedad Anónima», sito en Tomás Redondo, sin número, edificio «Luarca», Madrid, en el Registro General de Laboratorios de Ensayos para el Control de Calidad de la Edificación, en el área técnica de acreditación: «Area de control de hormigón en masa, de cemento, de áridos y de agua» con el número 03061HC92.

Segundo.—Inscribir al laboratorio «Aldor Ingenieros, Sociedad Anónima Laboral», sito en polígono industrial «El Caballo», parcela 60, nave 5, Loeches (Madrid), en el Registro General de Laboratorios de Ensayos para el Control de Calidad de la Edificación, en el área técnica de acreditación: «Area de control de hormigón en masa, de cemento, de áridos y de agua», con el número 03101HC94.

Publicar dicha modificación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 6 de junio de 1994.—El Director general, Borja Carreras Moysi.

**14223** RESOLUCION de 6 de junio de 1994, de la Dirección General para la Vivienda, el Urbanismo y la Arquitectura, por la que se acuerda la cancelación de la inscripción de un laboratorio en el Registro General de Laboratorios de Ensayos acreditados para el Control de Calidad de la Edificación, por traslado de las instalaciones, y la inscripción del mismo laboratorio en el nuevo emplazamiento.

Vista la Resolución de 22 de abril de 1994 del Organismo competente de la Comunidad de Madrid y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de las disposiciones reguladoras generales para la acreditación de laboratorios de ensayos para el control de calidad de la edificación, aprobadas por el Real Decreto 1230/1989, de 13 de octubre,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Cancelar la inscripción acordada por Resolución de esta Dirección General de 3 de julio de 1992 («Boletín Oficial del Estado» del 24), por la que se inscribía al laboratorio «I.C.I. Madrid, Sociedad Limitada», sito en Polígono Jumapi, calle B, número 5, Alcalá de Henares (Madrid) en el Registro General de Laboratorios de Ensayos para el Control de Calidad de la Edificación, en el área técnica de acreditación: «Area de control de hormigón en masa o armado y sus materiales constituyentes: Cemento, áridos, agua, acero para armaduras, adiciones y aditivos», con el número 03062HA92.

Segundo.—Inscribir al laboratorio «I.C.I. Madrid, Sociedad Limitada», sito en calle La Isabela, número 27, Los Huecos, Villalbilla (Madrid), en el Registro General de Laboratorios de Ensayos para el Control de Calidad en la Edificación, en el área técnica de acreditación: «Area de control de hormigón en masa o armado y sus materiales constituyentes: Cemento, áridos, agua, acero para armaduras, adiciones y aditivos» con el número 03102HA94.

Publicar dicha modificación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 6 de junio de 1994.—El Director general, Borja Carreras Moysi.

**14224** RESOLUCION de 6 de junio de 1994, de la Dirección General para la Vivienda, el Urbanismo y la Arquitectura, por la que se acuerda la cancelación de la inscripción de un laboratorio en el Registro General de Laboratorios de Ensayos acreditados para el Control de Calidad de la Edificación, por traslado de las instalaciones, y la inscripción del mismo laboratorio en el nuevo emplazamiento.

Vista la Orden de 29 de marzo de 1994 del Organismo competente de la Junta de Andalucía y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de las disposiciones reguladoras generales para la acreditación de laboratorios de ensayos para el control de calidad de la edificación, aprobadas por el Real Decreto 1230/1989, de 13 de octubre,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Cancelar la inscripción acordada por Resolución de esta Dirección General de 30 de marzo de 1992 («Boletín Oficial del Estado» de 20 de mayo) por la que se inscribía al laboratorio «Proctor, Sociedad Limitada», sito en Fray Diego de Cádiz, 8, Córdoba en el Registro General de Laboratorios de Ensayos para el Control de Calidad de la Edificación, en el área técnica de acreditación: «Area de control de hormigón en masa, de cemento, de áridos y de agua», con el número 11046HC92.

Segundo.—Inscribir al laboratorio «Proctor, Sociedad Limitada», sito en Escultor Ramón Barba, 2, Córdoba, en el Registro General de Laboratorios de Ensayos para el control de Calidad en la Edificación, en el área técnica de acreditación: «Area de control de hormigón en masa, de cemento, de áridos y de agua» con el número 11107HC94.

Publicar dicha modificación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 6 de junio de 1994.—El Director general, Borja Carreras Moysi.

**14225** RESOLUCION de 6 de junio de 1994, de la Dirección General para la Vivienda, el Urbanismo y la Arquitectura, por la que se acuerda la cancelación de la inscripción del laboratorio «Layme, Sociedad Limitada», sito en José Luis Navarro, 14, Tomares (Sevilla), en el Registro General de Laboratorios de Ensayos Acreditados para el Control de Calidad de la Edificación.

Vista la Orden de 15 de marzo de 1994 del Organismo competente de la Junta de Andalucía y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de las disposiciones reguladoras generales para la acreditación de laboratorios de ensayos para el control de calidad de la edificación, aprobadas por el Real Decreto 1230/1989, de 13 de octubre,

Esta Dirección General acuerda:

Cancelar la inscripción en el Registro General de Laboratorios de Ensayos para el Control de Calidad de la Edificación, acordadas por Resolución de 27 de octubre de 1992 («Boletín Oficial del Estado» de 20 de noviembre), de esta Dirección General, correspondiente al Laboratorio «Layme, Sociedad Limitada», sito en José Luis Navarro, 14, Tomares (Sevilla), en el área técnica de acreditación: «Area de ensayos de laboratorio de mecánica del suelo», con el número 11062SE92.

Publicar dicha cancelación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 6 de junio de 1994.—El Director general, Borja Carreras Moysi.

**14226** RESOLUCION de 27 de mayo de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la variante de Altea (Alicante) en la carretera nacional 332 de Cartagena a Valencia, puntos kilométricos 125 a 137, 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, 27 de mayo de 1994.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

**DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA VARIANTE DE ALTEA (ALICANTE) EN LA CARRETERA NACIONAL 332 DE CARTAGENA A VALENCIA, PUNTOS KILOMETRICOS 125 AL 137, 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 a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 28 de septiembre de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, como memoria-resumen del proyecto, la orden de estudio del mismo con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El objeto de la presente actuación es la definición de las distintas opciones de variante de la carretera nacional 332 a su paso por Altea, al haber sido considerada la travesía de esta población como conflictiva por el Plan General de Carreteras 1984/1991. La longitud aproximada de la misma es de 13 kilómetros, con una velocidad de proyecto de 80 kilómetros/hora.

Recibida la referida memoria-resumen, la antigua 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 17 de diciembre de 1990, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 18 de enero de 1993, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 15 de septiembre de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la información pública del tramo citado.

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 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 4.1, 16.1 y 18 del 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:

#### Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada se considera ambientalmente viable la alternativa A-1, con una modificación en base a la propuesta de trazado presentada por los ayuntamientos de L'Alfàs del Pi y Benidorm, entre los puntos kilométricos 0,000 y 4,500, de manera que el trazado de la variante se ajuste al máximo al corredor de comunicación utilizado por la autopista A-7. La ejecución de la alternativa, así conformada, deberá observar las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental y deberá cumplir las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad del territorio.*—Dadas las previsiones de tráfico estacional que soportará la vía y su disposición paralela a la autopista A-7, se asegurará que durante la explotación de la nueva carretera, se garantice la permeabilidad de ambas vías, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola. Durante la construcción se asegurará, al menos, el nivel actual de los servicios.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Dada la gran importancia del recurso hídrico en la zona tanto por su aprovechamiento como por los riesgos asociados a su régimen torrencial, se cumplirán las siguientes prescripciones:

a) Se realizará, previa consulta con la Confederación Hidrográfica del Júcar, un estudio del sistema hidrológico en el que se justifiquen y detallen las características de los drenajes de la infraestructura, el dimensionamiento de los pasos inferiores sobre cada uno de los barrancos interceptados por la variante y el viaducto sobre el río Algar. El estudio deberá determinar las zonas de recarga de los acuíferos afectados por el trazado adoptado, determinando y cuantificando la posible afección de la nueva infraestructura sobre la dinámica hidrogeológica. Además, se elaborará un mapa de las áreas especialmente frágiles por sus características hidrogeológicas en las cuales no podrán localizarse canteras, vertederos ni zonas de ocupación temporal.

b) Se diseñarán las medidas de prevención y control encaminadas a evitar la turbidez de las aguas superficiales y los vertidos al sistema hidrológico de sustancias contaminantes, procedentes de la actividad de la obra. Estas medidas se extremarán en las proximidades del río Algar y barrancos interceptados por la variante.

3. *Prevención del ruido.*—Se realizará, a nivel de proyecto de construcción, un estudio de previsión de niveles sonoros en los núcleos poblacionales previsiblemente afectados que complete el ya realizado en el Estudio de Impacto Ambiental, con objeto de concretar los puntos sensibles en el entorno de la trazada durante la fase de explotación, por el nuevo trazado de la vía. A tenor de los resultados del mismo se diseñarán, en su caso, las medidas correctoras necesarias para garantizar que los niveles

de inmisión sonora originados por esta actuación, medidos en las áreas definidas como urbanizables en las normas de planeamiento o, si no existieran éstas, a dos metros de las fachadas y para cualquier altura en las edificaciones existentes en el entorno, entre las veintitrés y las siete horas y entre las siete y las veintitrés horas, no sobrepasen los 55 dB Leq (A) y 65 dB Leq (A), respectivamente.

Como medida general se dispondrán las medidas correctoras adecuadas en las áreas mencionadas cuando los niveles sonoros superen los máximos citados.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de complementar las medidas descritas en el proyecto.

4. *Protección de yacimientos arqueológicos y patrimonio histórico-artístico y cultural.*—Considerando la posible existencia de yacimientos arqueológicos no catalogados en la franja de ocupación de vía, se realizarán, en consulta con el órgano competente de la Generalidad Valenciana las necesarias prospecciones de campo para el reconocimiento de potenciales restos arqueológicos a lo largo del trazado de la vía.

Por otra parte, el proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra, en consulta con el referido órgano competente.

Por otra parte, como se desprende de las alegaciones presentadas, existen elementos del patrimonio cultural presumiblemente afectados por el trazado de la variante. En consecuencia, se adoptarán las siguientes actuaciones:

a) El proyecto de construcción considerará una modificación de trazado entre los puntos kilométricos 9,500 y 10,500, aproximadamente, consistente en acercar la traza a la actual autopista A-7 al objeto de minimizar la afección sobre el entorno de la ermita de Santa Bárbara.

b) En consulta con el órgano competente de la Generalidad Valenciana se realizará la identificación de aquellas edificaciones de valor etnográfico afectadas directamente por la variante y se decidirá sobre la conveniencia de abordar el traslado de alguna de ellas en base a su excepcional valor etnográfico.

5. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se redactará un proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, en base a la lista de medidas correctoras que el Estudio de Impacto Ambiental indica que habría que desarrollar, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El citado proyecto incluirá la ubicación, recuperación y restauración de las zonas de préstamos y escombreras, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, y viario de acceso a la obra. Además, las anteriores instalaciones no podrán situarse en los cauces del río Algar y barrancos interceptados por la variante ni en las zonas especialmente frágiles por sus características hidrogeológicas a que se refiere la condición 2, apartado a).

La zona de afección al entorno del río Algar se considerará como zona sensible y tendrá un tratamiento destacado dentro del proyecto de recuperación ambiental.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente 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.

6. *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 en las condiciones de esta Declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión.

Los informes deberán remitirse a la Dirección de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

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

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 1.

Informe sobre las medidas de corrección acústica realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la protección de yacimientos arqueológicos y patrimonio cultural, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 5.

b) Anualmente y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre la evolución de los niveles sonoros y eficacia de las medidas correctoras adoptadas según se refiere en la condición 3.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 5.

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 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.

7. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la contratación de la obra, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece y un informe sobre contenido y conclusiones. Las medidas correctoras establecidas por la Declaración y las propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental deberán estar definidas técnica y económicamente.

Los documentos referidos son los siguientes:

Diseño de medidas y obras en relación con el mantenimiento de la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 1.

Estudio del sistema hidrológico y medidas de prevención y control a que se refiere la condición 2.

Estudio de previsión de niveles sonoros y proyecto de medidas de corrección acústica, a que se refiere la condición 3.

Resultados de la prospección arqueológica y programa de actuación relativo a la protección del patrimonio arqueológico, a que se refiere la condición 4.

Trazado finalmente adoptado en el entorno de la ermita de Santa Bárbara, así como actuaciones en relación con la preservación de edificaciones de singular valor etnográfico a que se refiere los apartados a) y b) de la condición 4.

Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 5.

Programa de Vigilancia Ambiental, a que se refiere la condición 6.

8. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en estas condiciones, figurarán con memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorarán los gastos derivados del Programa de Vigilancia Ambiental.

Madrid, 27 de mayo de 1994.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

#### ANEXO I

##### Consultas sobre el impacto ambiental, proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA .....	X
Presidencia de la Generalidad Valenciana .....	X
Diputación Provincial de Valencia .....	X
Confederación Hidrográfica del Júcar .....	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma Valenciana .....	X
Agencia del Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana .....	X
Instituto de Ciencias Biológicas en Valencia .....	—
Instituto de Hidrología y Medio Ambiente en Valencia .....	—
Instituto Valenciano de Economía en Valencia .....	—
Instituto Valenciano de Geografía en Valencia .....	—
Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia .....	—
Facultad de Biología de la Universidad de Valencia .....	—
Facultad de Ciencias de la Universidad de Valencia .....	—
E. T. S. I. Agrónomos de Valencia .....	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
E. T. S. I. de Caminos de Valencia .....	—
Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista (CAME) en Torrent (Valencia) .....	—
Acció Ecologista la Casa Verde en Valencia .....	—
Grupo de Defensa y Estudio del Entorno «Roncadell» en Valencia .....	—
Asociación de Técnicas del Medio Ambiente (ETECMA) en Valencia .....	—
Federació Valenciana de Municipios y Provincias .....	—
Instituto de la Pequeña y Mediana Empresa (IMPIVA) .....	—
Gobierno Civil de Alicante .....	X
Diputación Provincial de Alicante .....	X
Instituto Universitario de Geografía de Alicante .....	—
Facultad de Ciencias de Alicante .....	—
Grupo de Estudios Sociales y Medio Ambiente de Alicante .....	—
Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Alicante .....	X
Ayuntamiento de Altea .....	X
Facultad de Ciencias de Alicante, Geología .....	—

El ICONA estima que, en general e independientemente de los resultados que se desprendan del estudio de impacto ambiental, no cabe formular observaciones relevantes respecto al actual planteamiento. No obstante, para minimizar el impacto generado sobre algunas poblaciones animales asociadas al entorno del proyecto, considera que es conveniente tomar las medidas para garantizar el éxito reproductivo de las poblaciones animales afectadas, evitando toda molestia relacionada con las obras durante la época de cría, generalmente desde mediados de abril a finales de junio. Una permeabilidad adecuada de esta infraestructura, que permita los movimientos naturales de las especies animales y la dispersión botánica, adaptándola a las características naturales del territorio y a los ciclos biológicos de los organismos implicados.

Además, expone que el estudio de impacto ambiental deberá considerar las afecciones a vías pecuarias, montes de utilidad pública, identificación de lugares de paso, así como el emplazamiento y justificación de los pasos, sugiriendo las siguientes medidas:

Evitar las medianas que obstaculicen un presumible paso de animales a través de la calzada, con objeto de evitar accidentes.

En el caso de que el trazado sea vallado, se deben aprovechar los desniveles topográficos para condicionar pasos naturales, sin deterioro de los hábitats afectados; véase como ejemplo, puentes en los arroyos y vaguadas.

Finaliza el informe sugiriendo realizar un seguimiento periódico de la emisión de contaminantes y de la inmisión en organismos.

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma Valenciana. Esta institución da traslado del informe remitido por el Servicio Territorial del ICONA, en el que expone:

a) Que la comarca donde está prevista la actuación es rica en especies endémicas y, aunque la actuación transcurre por una zona de cultivos cree que sería conveniente un estudio florístico de la zona, para evitar la afección a enclaves donde pudieran aparecer especies con estatus de protección.

b) Se considera necesario que las obras de fábrica se complementen con el encauzamiento de ríos que eviten futuras erosiones y que contemple el impacto visual de estas obras.

c) Establecimiento de medidas correctoras del ruido originado por el tráfico.

d) Establecimiento de pasos agropecuarios y de fauna silvestre.

La Agencia del Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana indica que no existen espacios naturales de especial interés aunque, dado el riesgo de erosión y deslizamiento de los materiales en la zona objeto del proyecto, recomienda que se estudien las medidas oportunas necesarias para minimizar los efectos que produzcan los movimientos de tierras.

El Gobierno Civil de Alicante envía un informe basado en los realizados por la Unidad Provincial de Carreteras y por los Servicios Territoriales del ICONA, en el que:

1. Recomienda incidir especialmente en el estudio del paisaje dentro del Estudio de Impacto Ambiental con objeto de minimizar los efectos sobre el mismo.

2. Recomienda la realización de un estudio florístico del área afectada por la futura carretera.

3. Considera necesario que las obras de fábrica y cruces de barrancos y ríos se complementen con las obras necesarias de encauzamientos. Y además que se contemple el impacto visual de estas obras.

4. Por último, pide que se contemplen las medidas necesarias para el paso agropecuario y de fauna autóctona.

La Diputación Provincial de Valencia, dado el ámbito provincial de sus competencias, no tiene que hacer sugerencias al respecto.

La Confederación Hidrográfica del Júcar envía informe en el que sugiere que sería conveniente la determinación de los caudales líquidos y sólidos de estuadio para evitar el efecto pantalla que pudiera producir la variante; el estudio de los terrenos atravesados por la traza, ya que algunos de ellos pueden ser zona de recarga de acuíferos. Indican que en el caso de que el Proyecto afectara a terrenos incluidos en algún perímetro de protección de los definidos en el artículo 17 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, deberán ser tenidas en cuenta las limitaciones en lo referente a obras, extracciones y otras actividades.

La Diputación Provincial de Alicante recomienda que dadas las características del terreno por donde discurre la nueva traza, se trate de afectar en la menor medida de lo posible el paisaje de la zona. Y además, solicita que se considere la plantación de arbolado u otra solución para evitar el efecto de ruidos debido al tránsito.

El Ayuntamiento de Altea en sesión plenaria, celebrada el día 29 de noviembre de 1990, adoptó remitir certificación a la extinta Subdirección General de Calidad Ambiental del acuerdo adoptado, en la que tras examinar la documentación presentada por la mencionada Subdirección, y al no existir elementos de juicio suficientes (debido a que el anexo técnico remitido, además de ser insuficiente en cuanto alternativas de trazado, resulta ser de definición poco clara), no elabora sugerencias relativas ni a aspectos ambientales ni a ningún otro.

La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación comunica no estar en condiciones de elaborar sugerencias debido a que resulta ilegible detectar cuál es el trazado definitivo previsto para esta variante.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto y sus alternativas

La actuación proyectada consiste en una variante de la carretera nacional 332 que evite la travesía por el centro urbano de Altea, para lo cual se proponen seis alternativas de trazado denominadas: A-1, A-2, B-1, B-2, C-1 y C-2.

Todas las alternativas poseen un tramo inicial común de 3 kilómetros que se inicia en la actual N-332, kilómetro y medio antes de alcanzar el límite entre los municipios de Benidorm y L'Alfàs del Pi.

Las alternativas A-1 y A-2 consisten en un tramo inicial común de 4,5 kilómetros que desde la N-330 alcanza la autopista A-7. A partir de aquí, el trazado continúa básicamente paralelo a dicha autopista A-7 y adosado a la parte occidental de la misma. La diferencia entre ambas alternativas se centra en el tramo final, continuando la A-2 paralela a la autopista y la A-1 con su trazado más hacia el este.

Las alternativas B-1 B-2 se desarrollan en el tramo inicial con el mismo trazado que las anteriores A-1 y A-2 hasta la partida de Tosalet. A partir de la separación de ambos trazados, la alternativa B-1 continúa con un trazado paralelo a la autopista pero situado a unos 500 metros al este de la misma, mientras que la B-2 utiliza en este tramo el trazado de la alternativa A-2. El trazado de la B-1 sigue separado una cierta distancia de la autopista hasta las inmediaciones de la urbanización Androver, para finalmente seguir el mismo trazado que la alternativa A-1.

Las alternativas C-1 y C-2 presentan en el primer tramo el mismo trazado que la A-1 y A-2, hasta la urbanización Foya Blanca, a partir de la cual discurre paralela a la autopista. Una vez se alcanza el barranco de los Arcos la alternativa C-1 sigue como la B-1, mientras que la C-2 discurre por el borde sur de la cantera junto al río Algar y luego se entronca al trazado de la B-1 antes de atravesar el cauce.

Para las seis alternativas propuestas la longitud del trazado es la siguiente:

Alternativas	Metros lineales de trazado
A-1	13.700
A-2	13.572
B-1	12.704
B-2	13.181
C-1	13.468
C-2	13.620

El suelo a ocupar por el trazado de la variante en una sección transversal es de 14 metros que corresponden a un nivel de las siguientes características:

- Dos carriles de 3,50 metros.
- Dos arcenes de 2,50 metros.
- Dos bermas de 1 metro.

Los desmontes y terraplenes previstos tendrán alturas comprendidas entre 5 y 30 metros y ángulos de 45° en los desmontes y de 33° en los terraplenes. El volumen de desmonte máximo es de 1.009.797 metros cúbicos (alternativa A-2) y el mínimo de 938.412 metros cúbicos (alternativa B-2). El volumen de terraplenado mayor se efectuará en la alternativa C-1 con 1.383.238 metros cúbicos, y el mínimo en la alternativa C-2 con 1.055.372 metros cúbicos.

El estudio informativo selecciona la alternativa A-1 en base a criterios económicos, ambientales y de costes.

## ANEXO III

### Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental presenta un inventario del medio donde se pretende ubicar la variante.

Se describe el clima como Mediterráneo árido-mesotérmico, indicando la presencia de fenómenos de gota fría.

Geológicamente, se enmarca en el Prebético de Alicante, aflorando materiales que abarcan desde el Triásico hasta el Cuaternario, con importantes lagunas estratigráficas. Respecto a la edafología, en la zona de estudio se desarrollan suelos pertenecientes a los órdenes Entisoles e Inceptisoles de amplia distribución en la Comunidad Valenciana.

La red de drenaje está constituida principalmente por ramblas y barrancos de marcado carácter estacional, siendo el río Algar el único curso de agua continuo, con un caudal medio de 0,2 metros cúbicos/segundo.

El inventario señala que no existe ningún acuífero de interés en la zona, debido a la existencia en gran parte del subsuelo de materiales impermeables trifásicos, no obstante identificado en el sector septentrional de la zona la presencia del acuífero colgado de Peña Alhama, constituido por calizas del Eoceno, cuyos recursos son muy inferiores a 1 Hm<sup>3</sup>.

La vegetación potencial del área se enmarca en la Región Mediterránea, provincia Valenciana-Catalana-Provenzal-Balear, sector Setabense. La vegetación actual está compuesta por matorrales y tomillares con algunos pies de pinos y cultivos de secano y de regadío.

La fauna presente es la típica de medios degradados y afectados por una importante actividad humana, por lo que la diversidad faunística es muy baja y las especies más abundantes tienen un marcado carácter antropófilo.

El paisaje del área afectada presenta en conjunto una calidad elevada debido al contraste de formas y colores. La orografía de algunas de las sierras (Sierra Bernia) constituye el telón de fondo del paisaje de la depresión de Altea.

Los términos municipales afectados por la futura variante son los de Altea, L'Alfàs del Pi y Benidorm. Se trata de municipios volcados en el turismo, hasta el punto de abandonar otros sectores económicos típicos de la zona como la agricultura y la pesca.

La zona por la que discurren las alternativas tiene una importante presión urbanística, afectando alguna de las alternativas a suelo clasificado como urbano y urbanizable.

El estudio presenta las principales alternaciones que potencialmente puede generar la construcción y explotación de la infraestructura, pasando a continuación a una identificación de los previsibles impactos generados por esta opción.

El procedimiento elegido para la valoración se basa en matrices causa-efecto, en las que se relacionan las acciones del proyecto con los actores del medio. El impacto global se calcula por suma del impacto soportado por cada factor multiplicado por un coeficiente ponderador.

El estudio compara los impactos ocasionados por las distintas alternativas estudiadas, concluyendo que la más favorable ambientalmente es la A-1, por las siguientes razones:

Al discurrir en casi su totalidad junto a la autopista afecta a un medio ya degradado, y por lo tanto, de baja calidad, por lo que la diferencia con la situación preoperacional y la puesta en funcionamiento de la variante será menor que en las otras alternativas.

Permite una mejor comunicación y una disminución en el tiempo de recorrido de los vehículos en la parte final del trazado. Además, favorece el acceso desde la variante a la autopista A-7.

El efecto barrera que introduce es menor que en las otras alternativas, al discurrir la mayor parte del trazado junto a la autopista y favorecer la permeabilidad entre las urbanizaciones situadas al final del trazado y el núcleo de Altea.

Los factores que reciben mayores impactos en la alternativa seleccionada son el paisaje, la estructura del territorio y niveles de ruido. Las acciones más impactantes son los movimientos de tierras, y tráfico en fase de obras y de funcionamiento.

Se proponen medidas correctoras de carácter general a aplicar tanto sobre el medio físico como sobre el medio socioeconómico.

El programa de vigilancia ambiental recoge una serie de controles a realizar para detectar las posibles desviaciones que se produzcan respecto a las previsiones de impacto efectuadas.

El estudio finaliza con un documento de síntesis.

#### *Análisis de contenido*

El estudio presenta una estructura clara y completa, con la inclusión de todos sus apartados generales. Sin embargo, adolece de una cartografía básica. No se presentan cartografiadas las distintas alternativas de la variante (A-1, A-2, B-1, B-2, C-1, C-2) sino tan sólo sus tres ejes principales (A, B y C). Por otro lado, en cuanto a los factores ambientales estudiados, tan sólo presenta mapa de riesgos geológicos, de vegetación y cultivos y de planeamiento urbanístico.

**Inventario.**—El inventario no presenta la necesaria información cartográfica ni esquemas que expliquen los trazados de las distintas alternativas, ni de clima, geología, suelos, red hidrográfica, unidades paisajísticas o ecosistemas.

Pese a la importancia de la hidrología en la zona, sólo analiza algunos parámetros del río Algar, considerando el resto de los flujos como torrenciales, aunque no son analizados. En cuanto a los acuíferos, se considera que no existe ninguno de importancia, a pesar de lo cual más adelante, cita la presencia de dos, y todo ello sin tener en cuenta que, en la fase de Consultas, la Confederación Hidrográfica del Júcar recomienda: «Deberá prestarse especial atención al estudio hidrológico, determinando los caudales líquidos y sólidos de avenida con el fin de evitar problemas derivados del efecto pantalla que pudiera producir la variante» (sic). Asimismo el citado Organismo recomienda que «deberá prestarse especial atención a las características de los terrenos atravesados por la traza, dado que éstos pueden constituir puntos de alimentación de acuíferos destinados al abastecimiento urbano» (sic).

En cuanto a la vegetación, no está clara la distinción entre vegetación potencial y vegetación actual. La descripción de los distintos biotopos resulta excesivamente escueta, a pesar de que en la fase de consulta el ICONA recomienda que «siendo una zona con posible presencia de especies endémicas, a pesar de no haberse podido constatar en fotografía aérea su presencia, sí sería necesario hacer un inventario florístico para evitar la desaparición de algún enclave que pudiera contener alguna de las especies vegetales con estatus de protección o amenazada» (sic), a lo cual no se hace referencia alguna en el texto.

El tratamiento del paisaje, no analiza en detalle las distintas unidades, con sus formas, elementos, constituyentes y composición, pese a adjudicarle la máxima importancia (30 por 100 del valor ambiental global).

La consideración sobre el Patrimonio se justifica con un simple «no se tienen noticias» de la presencia de patrimonio en la zona de estudio, sin justificarlo razonadamente, por consultas a Organismos Oficiales o por prospección directa en trabajo de campo.

Respecto a la Socioeconomía, a pesar de otorgarle un alto valor de importancia a la estructura territorial (25 por 100) frente al impacto global, se analiza escuetamente parámetros demográficos, de vivienda y de sectores productivos, sin definir otros elementos como movilidad, viarios, estructura de la propiedad, saneamiento, patrimonio, etc.

**Identificación de impactos.**—La identificación de impactos es absolutamente genérica, enumerando los impactos que de forma generalizada pueden preverse del diseño, construcción y puesta en funcionamiento de una infraestructura de este tipo sobre cada uno de los factores ambientales, sin concretar, prácticamente en ningún caso, el problema o conflicto concreto de esta variante. Tan sólo realiza un análisis algo más detallado en lo que se refiere a estructura territorial y régimen del suelo.

**Criterios de valoración.**—El método de valoración elegido se basa en matrices causa-efecto, utilizando el método de discusión y consenso entre expertos para la ponderación. La lista de expertos no se justifica ni por su experiencia técnica, ni por su representatividad social de manera que carece de toda validez metodológica. La errónea aplicación del método induce a sorprendentes conclusiones que exageran el valor del paisaje, o discriminan los aspectos hídricos, por ejemplo, frente a todos los demás factores.

El impacto producido por una acción sobre el medio se calcula por la suma algebraica de los impactos soportados por cada factor del medio, con un claro error metodológico una vez más. El impacto soportado por un factor se calcula por suma ponderada (ponderación que en ningún caso se justifica) de todos los impactos recibidos.

La valoración final otorga valores entre A-1 (-1.649 U.I.A.) y B-1 (-1.947 U.I.A.), eligiendo la A-1 como la alternativa de trazado más favorable desde el punto de vista medioambiental, justificándolo en relación a argumentos adicionales no incluidos en el propio proceso de selección. Estos argumentos hacen referencia a la proximidad del trazado propuesto a la autopista, aspecto éste que no discrimina entre las soluciones contempladas, dada la proximidad de todas ellas a dicha autopista.

Los propios resultados del método aplicado contradicen su validez, pues se compensa el deterioro de un factor con el de otro.

**Medidas correctoras.**—Son absolutamente imprecisas y generales, tan sólo hace mención directa al entorno afectado mediante la colocación de pantallas visuales de tipo barrera-vegetal como control paisajístico del entorno, especificando los tramos de terraplenes donde se recomienda su colocación.

**Programa de vigilancia.**—El programa de vigilancia ambiental se limita a un listado de los controles necesarios que se deben llevar a cabo, sin detallar el plan de toma de medidas ni su seguimiento, ni el plan de emergencia. El listado de control, de carácter genérico, no se relaciona con el propio estudio de impacto.

**Documento de síntesis.**—El documento de síntesis no justifica ni argumenta adecuadamente la selección de alternativas. Tampoco describe los efectos ambientales de la opción seleccionada.

#### **ANEXO IV**

#### **Resumen de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental**

##### *Relación de alegantes*

##### **Alegaciones de Organismos Oficiales:**

Diputación Provincial de Alicante.  
Ayuntamiento de L'Alfás del Pi.  
Ayuntamiento de Benidorm.  
Ayuntamiento de Altea.  
Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.  
Confederación Hidrográfica del Júcar.

**Alegaciones de particulares y asociaciones:** Un total de 2.193 que representan aproximadamente a 4.000 ciudadanos.

##### *Contenido ambiental de las alegaciones*

##### **Alegaciones de Organismos Oficiales:**

La Diputación Provincial de Alicante considera que la solución propuesta afecta negativamente al término del L'Alfás del Pi, proponiendo que se estudie un nuevo trazado.

El Ayuntamiento de L'Alfás del Pi por mayoría absoluta del Ayuntamiento en pleno acuerda: Su oposición a las alternativas y trazados propuestos, conceder una serie de facultades al Alcalde-Presidente para presentar la documentación oportuna; y proponer una alternativa propia, realizada conjuntamente con los Servicios Técnicos del Ayuntamiento de Benidorm.

El informe aportado por el Alcalde-Presidente expone la descoordinación habida entre la Administración Sectorial Estatal y la Administración Local al proponer aquélla unas alternativas que no tienen en cuenta el vigente marco normativo de ordenación territorial y urbanístico del municipio y, por tanto, es incompatible con el modelo de desarrollo urbano diseñado.

Expone ampliamente diferentes aspectos sobre las garantías institucionales de las Administraciones Locales derivadas de la propia Constitución y las competencias que les son propias frente a los intereses y actuaciones estatales, señalando como imprescindible la mutua colaboración entre Instituciones, lo que en este caso no se ha llevado a cabo.

Se señala que en las tres alternativas propuestas, no hay una cuantificación de las afecciones a edificaciones existentes, destroran el término municipal siendo incompatibles y contradictorias con el planeamiento urbanístico vigente; dividen el municipio en dos e impiden la movilidad entre los núcleos y urbanizaciones; aumento del nivel de ruidos en urbanizaciones próximas; rompen la malla urbana y generan problemas de conectabilidad, y provocan consecuencias negativas sobre el turismo, la seguridad de las personas y la economía local.

Para evitar todo ello, de acuerdo con el Ayuntamiento de Benidorm, se propone un nuevo trazado, cercano a la actual autopista. Se considera que este nuevo trazado, entre otros puntos, tiene menor impacto ambiental por no conllevar efecto barrera, discurrir por zonas degradadas y no afectar a asentamientos humanos. Además tiene un coste y longitud semejantes a los de la alternativa seleccionada y es coherente con la ordenación urbanística de los municipios afectos.

El Ayuntamiento de Benidorm propone el mismo trazado alternativo que el Ayuntamiento de L'Alfás del Pi en base a similares argumentos.

El Ayuntamiento de Altea se opone al trazado y todas las alternativas propuestas en base a los siguientes argumentos:

El paisaje de Altea y el turismo por él atraído han hecho que el pueblo dependa de él y que el municipio haya tenido un crecimiento urbanístico controlado, lo que ha derivado en la alta calidad actual que se desea mantener.

El paso actual de la N-332 por el centro del casco urbano genera problemas, por lo que el Ayuntamiento proyecta una mejora de la red viaria interna construyendo una ronda de circunvalación interior que mejorará el tráfico y las condiciones de vida.

El trazado atraviesa zonas urbanizables y conlleva una banda de servidumbre total de 200 metros que afectará a zonas pobladas y de alto valor paisajístico.

La variante no supone ninguna mejora de la red viaria comarcal.

Visto el número de alegaciones presentadas y los Ayuntamientos que están en contra, propone no ejecutara la variante para eliminar el problema.

Cuando este Ayuntamiento solicitó que se ejecutara la variante no existía el polígono industrial actual, ni se había creado la coordinadora pro-liberación del peaje de la A-7. Esta vía está infrautilizada al tener un peaje muy alto que debe reducirse para liberar de tráfico a la N-332 a su paso por Altea.

Dados los costes elevados de las variantes previstas, quizás resultara más rentable rescatar la A-7.

Por todo ello, solicita se archive el expediente y se rescate la A-7.

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes considera que la obra es necesaria y que el trazado seleccionado, a pesar de ocasionar una menor alteración del paisaje, por ir paralelo a la A-7, precisa de numerosas obras de fábrica con el impacto que ello conlleva. Expone como alternativa más conveniente la alternativa B indicando que los fundamentos urbanísticos por los que se ha desechado esta alternativa pueden ser discutidos con los Ayuntamientos afectados ya que la realidad urbanística del área dista mucho de la consolidación. Propone como una segunda opción la alternativa A-1 con modificaciones orientadas en el mismo sentido que lo propuesto por los Ayuntamientos de L'Alfás del Pi y Benidorm. Considera que hay pocos enlaces en todas las alternativas propuestas y propone que se estudien las modificaciones precisas que palien este defecto.

La Confederación Hidrográfica del Júcar solicita se tengan en cuenta las diferentes previsiones de períodos de retorno para inundaciones y consiguiente determinación de la capacidad de desagüe. Considera bajos los caudales de cálculo manejados por el Estudio informativo y expone discrepancias con la tabla de caudales utilizada.

Alegaciones de particulares y asociaciones: Estas alegaciones pueden agruparse en cuatro categorías:

1. Alegaciones solicitando la elección de otro trazado distinto al seleccionado por el Estudio de Impacto Ambiental y el Estudio Informativo, sin propuesta de trazado concreto.
2. Alegaciones solicitando la elección del trazado propuesto por los Ayuntamientos de L'Alfás del Pi y Benidorm.
3. Alegaciones solicitando la desestimación de cualquier proyecto de variante y se opte por suprimir el peaje de la autopista A-7 utilizando un tramo de la misma como variante.
4. Otras alegaciones solicitan en unos casos la elección de la alternativa A-1 y en otras la elección de la alternativa A-2 argumentando en ambos casos consideraciones ambientales.

Las alegaciones que solicitan la elección de otros trazados distintos al A-1, sin concretar, o la elección del trazado propuesto por los Ayuntamientos de L'Alfás del Pi y Benidorm, argumentan entre otras las siguientes razones para tal solicitud:

La alternativa A-1 limita, fragmenta y segrega el término municipal de L'Alfás del Pi limitando su acceso al mar; genera aumento de los niveles sonoros; general aumento de la contaminación atmosférica; provoca una grave alteración paisajística al eliminar explotaciones agrícolas que carac-

terizan el paisaje de la localidad; y dicha alternativa no ha sido consensuada con los Ayuntamientos afectados.

Las alegaciones que solicitan la supresión de cualquier proyecto de variante y apoyan la supresión del peaje de la A-7, argumentan entre otras las siguientes razones:

Las variantes propuestas discurren por zonas con un desarrollo urbanístico notable de gran atractivo turístico; generan graves perjuicios ambientales no paliados con medidas correctoras; provocan un incremento de servidumbres de infraestructuras restando espacios naturales o de libre disposición a los municipios; crean una nueva barrera en un territorio fragmentado por la CN-332, la A-7 y el ferrocarril.

En algunas alegaciones se proponen modificaciones a la alternativa A-1, en un tramo de 1 kilómetro, al objeto de evitar la afección a la ermita y paraje de Santa Bárbara y en otras se indica la afección sobre el Molino de Benimusa, considerado como monumento histórico por sus propietarios.

## MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

**14227** *CORRECCION de erratas de la Resolución de 29 de abril de 1994, de la Dirección General de Formación Profesional Reglada y Promoción Educativa, por la que se conceden ayudas para participar en la actividad de recuperación de pueblos abandonados para turnos de verano de 1994.*

Advertida errata en la inserción de la citada Resolución, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 129, de 31 de mayo de 1994, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la página 17020 del anexo I deben suprimirse, por haberse producido duplicidad en la inserción de los mismos, desde: «García González, Elisa», a «Guerra Espeso, Gema», ambos inclusive.

**14228** *ORDEN de 13 de mayo de 1994 por la que se aprueba la extinción de la autorización por cese de actividades docentes del centro privado de Educación Especial denominado «Nuestra Señora de la Fuensanta», de Murcia.*

Vistos los antecedentes del centro privado de Educación Especial «Nuestra Señora de la Fuensanta», sito en la calle Cuesta Piñero, sin número, de Murcia, que de hecho ha cesado en sus actividades docentes,

Este Ministerio ha dispuesto:

Primero.—Aprobar la extinción de la autorización por cese de actividades docentes del centro privado de Educación Especial denominado «Nuestra Señora de la Fuensanta», sito en la calle Cuesta Piñero, sin número, de Murcia.

Segundo.—La extinción de la autorización que por la presente Orden se autoriza surtirá efectos a partir del presente curso escolar 1993/94.

Tercero.—Queda sin efecto la disposición que autorizó el funcionamiento legal de dicho centro, siendo necesario para el caso de que se instase la reapertura del mismo, dar cumplimiento a los preceptos legales vigentes en materia de autorización de centros escolares privados.

Lo que comunico para su conocimiento y efectos.

Madrid, 13 de mayo de 1994.—P. D. (Orden de 26 de octubre de 1988, «Boletín Oficial del Estado» del 28), el Secretario de Estado de Educación, Alvaro Marchesi Ullastres.

Ilma. Sra. Directora general de Centros Escolares.