

# MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

**19458** *ORDEN de 11 de octubre de 2001 por la que se modifica la composición de la Mesa de Contratación del Ministerio de la Presidencia.*

La reciente modificación de la Relación de Puestos de Trabajo del Ministerio de la Presidencia, aprobada por la Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones con fecha 31 de mayo de 2001, y con efectos de 1 de junio siguiente, ha incidido en la composición de la Mesa de Contratación del Ministerio de la Presidencia, regulada por la Orden de 2 de octubre de 2000, ya que se ha producido la reclasificación del puesto de trabajo de Jefe del Área de Contratación, hasta ese momento Vocal de la citada Mesa de Contratación, pasando a denominarse Subdirector General Adjunto de Gestión Económica. En consecuencia, a la vista de este cambio, se hace necesario modificar la composición de la Mesa de Contratación del Ministerio de la Presidencia.

En su virtud, de conformidad con lo previsto en los artículos 81 del texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, y 22 del Real Decreto 390/1996, de 1 de marzo, de desarrollo parcial de la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas y, previa aprobación del Ministro de Administraciones Públicas, dispongo:

Primero.—El número 2 del apartado primero de la Orden de 2 de octubre de 2000, por la que se designa la Mesa de Contratación del Ministerio de la Presidencia, queda redactado del siguiente modo:

«2. Vocales:

- a) El Oficial Mayor.
- b) El Subdirector General de Gestión Económica.
- c) El Subdirector General Adjunto de Gestión Económica.
- d) Un Abogado del Estado de la Abogacía del Estado del Departamento.
- e) Un Interventor de la Intervención Delegada en el Departamento.»

Segundo.—Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango en lo que se opongan a lo establecido en la presente Orden.

Tercero.—La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 11 de octubre de 2001.

LUCAS GIMÉNEZ

Ilma. Sra. Subsecretaria del Departamento.

# MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**19459** *RESOLUCIÓN de 21 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental de la «modificación de trazado entre los puntos kilométricos 34,100 y 39,700 de la autopista de peaje Madrid-Eje del Ebro. Tramo: Madrid-Guadalajara. Variante sur de Meco», de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, regulan la necesidad de someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental a determinadas obras, instalaciones o actividades comprendidas en sus anexos.

La actuación consiste en un cambio de un proyecto ya autorizado, por lo que según la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto

ambiental, pertenece a los comprendidos en el apartado k) del grupo 9 del anexo II de la citada Ley, para los cuales el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental será preciso cuando así lo decida de forma motivada el órgano ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 367/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la resolución sobre los proyectos del anexo II de la Ley 6/2001, que en su caso deban someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por Resolución de 30 de julio de 1999, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 28 de agosto de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental formuló la declaración de impacto ambiental del anteproyecto «Autopista de peaje Madrid-Eje del Ebro. Tramo: Madrid-Guadalajara. Variante Sur de Meco (provincias de Madrid y Guadalajara)», de la Dirección General de Carreteras.

La Dirección General de Carreteras remitió con fecha 18 de abril de 2001 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un escrito sobre la viabilidad de modificar el trazado de la alternativa establecida en la declaración de impacto ambiental (Solución 4) en el término municipal de Azuqueca de Henares, incluyéndose planos de la solución modificada.

La solución elegida en la declaración de impacto ambiental, coincidente en esta tramo con la seleccionada en el estudio informativo, discurría en el mismo fuera de los límites de la ZEPA número 139.

La modificación propuesta consiste en el desplazamiento del trazado unos 400 metros hacia el norte en las proximidades de la urbanización Asfain en Azuqueca de Henares (Guadalajara), y se corresponde sensiblemente con la Solución 2 del estudio informativo, ya sometido a información pública. El trazado propuesto discurre dentro de los límites de la ZEPA número 139 en una longitud de unos 800 metros.

Asimismo, el órgano promotor, la Dirección General de Carreteras, ha remitido con fecha 3 de agosto de 2001 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, un informe de carácter científico encargado por la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, organismo responsable de la gestión del espacio protegido, del que se deduce que la modificación de trazado propuesta no afecta a los valores que motivaron la declaración del espacio como ZEPA.

También la Consejería de Obras Públicas de la Comunidad de Castilla-La Mancha con fecha 16 de abril de 2001 ha dirigido un escrito a la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, solicitando la modificación del trazado a su paso por las inmediaciones de Azuqueca de Henares, para no condicionar negativamente el desarrollo urbanístico, industrial y agrario del municipio.

El contenido ambiental de estos dos documentos se recoge en el anexo a esta Resolución.

Examinada la documentación recibida, esta Secretaría General de Medio Ambiente considera que como resultado de la ejecución del proyecto, consistente en el desplazamiento del trazado unos 400 metros hacia el norte en las proximidades de la urbanización Asfain de Azuqueca de Henares, no se observa la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que precisen un proceso de evaluación de impacto ambiental.

No obstante, el proyecto de construcción definirá las medidas mitigadoras adecuadas, de acuerdo con las observaciones realizadas en los documentos analizados.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que no es necesario someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental la modificación del trazado unos 400 metros hacia el norte entre los puntos kilométricos 34,100 y 39,700 aproximadamente, de la Solución 2 de la autopista de peaje Madrid-Guadalajara, R-2.

Madrid, 21 de septiembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

## ANEXO

En el informe encargado por la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid al Catedrático de Zoología y Entomología de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Montes de la Universidad Politécnica de Madrid sobre la afección de la Autopista Radial 2 a la Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA) número 139 «Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares» y al Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES3110001 «Cuencas de los ríos Jarama y Henares» en el término municipal de Meco (Madrid), se llega a las siguientes conclusiones:

Se trata de una zona marginal para el conjunto del territorio protegido, escaso valor ecológico, resultado de su localización, el uso del terreno

y la frecuentación del lugar por parte de agricultores y otros habitantes que lo usan para su ocio.

La importancia de la zona de estudio para las especies por las que fue declarada la ZEPA número 139, y para otras especies incluidas en el anexo II de la Directiva 92/43/CEE y presentes en el LIC ES3110001 es nula o muy pequeña en todos los casos.

El escrito de la Consejería de Obras Públicas de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha señala que considera más adecuada y viable la solución 2, al integrar de forma más equilibrada el respeto al medio ambiente y las posibilidades de desarrollo de la zona. La alternativa 4 no sólo discurre muy próxima al núcleo urbano de Azuqueca de Henares (Guadalajara) y, más en concreto, a la urbanización Asfain, sino que atraviesa la zona regable del Canal del Henares, de importancia social innegable. Todos estos factores condicionan negativamente el desarrollo urbanístico, industrial y agrario del municipio. Señala ante todo la escasa diferencia en impacto ambiental entre las soluciones 2 y 4, que además podrían corregirse con las oportunas medidas que evitarán la afección de la ZEPA y compatibilizarán la conservación de las aves esteparias. Esta actuación bastaría para no frenar las posibilidades de desarrollo de Azuqueca de Henares y daría respuesta a la demanda de sus habitantes.

Recuerda que, como medida compensatoria para esta zona de afección de la R-2, el Gobierno de Castilla-La Mancha ha propuesto la adición como ZEPA de una superficie de 2.685 has. cuyas condiciones ambientales son mucho más valiosas como área de habitual querencia de cría y alimentación de la avifauna esteparia que se pretende proteger.

## 19460

*RESOLUCIÓN de 26 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Ronda exterior este de Valladolid. De la CN-620 de Burgos a Portugal por Salamanca, p.k. 116, 4 a la CN-122 de Zaragoza a Portugal por Zamora, p.k. 358, 1», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 11 de febrero de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del estudio informativo.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas sobre las interacciones ambientales.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 16 de julio de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 7 de octubre de 1999.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 27 de marzo de 2000 la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Ronda exterior este de Valladolid. De la CN-620, de Burgos a Portugal por Salamanca, p.k. 116, 4 a la CN-122 de Zaragoza a Portugal por Zamora, p.k. 358, 1».

### Declaración de impacto ambiental

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con visitas sobre el terreno, se considera que para la realización de la alternativa propuesta por el promotor, alternativa 2, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental en lo que no se opongan a la presente declaración y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

#### 1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con objeto de disminuir la altura del terraplén previsto entre los pp.kk. 4+500 y 5+700 se bajará la altura de la rasante de los viaductos sobre el río Esgueva y el canal del Duero, teniendo en cuenta los condicionantes hidráulicos de los cauces y lo establecido en la condición 2.3.

1.2 En el cruce sobre el canal del Duero (p.k. 10+200) y la carretera VA-113 a Cabezón se dispondrá un viaducto único para salvar ambas infraestructuras, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 2.3.

1.3 En la zona en la que el trazado discurre próximo al canal del Duero (p.k. 10+400 a 10+600) se desplazará el trazado hacia el oeste la longitud necesaria para evitar la afección a la vegetación asociada al canal, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 2.3.

1.4 Con objeto de disminuir la altura del terraplén previsto entre los pp.kk. 9+700 y 12+000 se bajará la cota de la rasante en esta zona en la medida que lo permitan los gálibos necesarios de paso sobre las diversas infraestructuras.

1.5 Con objeto de que la afección al cauce de río Pisuerga y a su vegetación de ribera sea lo menor posible, los estribos se dispondrán fuera del cauce y a una distancia mayor de 10 metros de la vegetación de ribera; asimismo, no se dispondrá más de una pila de apoyo en el cauce. La longitud de viaducto será, al menos, la prevista en el estudio informativo, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 3. El tablero del puente se realizará de forma que durante su ejecución no se afecte al cauce del río, ni directa ni indirectamente, para lo cual se utilizará preferentemente el sistema de tablero empujado o cimbra autoportante. En la cimentación de la zapata de la pila situada en el interior del cauce, se aislará la zona de trabajo mediante un recinto artificial para aislarlo del agua y evitar el vertido de sustancias contaminantes al río.

1.6 Con objeto de evitar la afección al núcleo de viviendas del término municipal de Cabezón (pp.kk. 13+300 a 13+500) y disminuir el impacto sobre el bosque situado en sus proximidades (p.k. 13+600), se desplazará el trazado hacia el suroeste la distancia necesaria.

1.7 Los ramales del enlace con la carretera N-620, al final del trazado, se proyectarán de forma que permitan la continuidad de paseos a ambos lados del canal de Castilla, según lo establecido en la condición anterior. Asimismo, los viaductos del río Esgueva y sobre el canal del Duero se proyectarán de forma que permitan la continuidad o el establecimiento de caminos que discurran paralelos a estos cursos de agua.

#### 2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación del suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización