

ción del conjunto de la actuación que introducía mejoras sobre la solución inicial, que fue remitida al Ayuntamiento de Madrid, junto con el informe sobre sus alegaciones, con fecha 8 de octubre de 2008. En respuesta, el Ayuntamiento de Madrid remitió un informe, con fecha 5 de noviembre, en el que considera que se ha producido una mejora sustancial sobre la anterior ordenación. En las conclusiones de dicho informe el Ayuntamiento de Madrid manifiesta que la nueva ordenación es acorde con los objetivos generales perseguidos en el Plan General de Ordenación Urbana de 1997, no mostrando disconformidad formal con la nueva propuesta modificada, si bien señala la necesidad de modificar el citado Plan General en cuanto a los usos del suelo y sus intensidades y de redactar un Plan Especial.

También solicita que se estudien conjuntamente entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Madrid diferentes aspectos relacionados con el proyecto como:

Analizar la viabilidad de un nuevo viario subterráneo de conexión entre el Complejo de Atocha y la Calle 30.

Concretar los usos complementarios y sus intensidades en el sistema general ferroviario.

La Declaración de Impacto Ambiental sobre del «Estudio Informativo del Nuevo Complejo Ferroviario de la Estación de Atocha», se ha formulado por la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático el 4 de abril de 2008, y se ha publicado en el BOE n.º 112 de 8 de mayo de 2008.

2. Contenido del estudio informativo

El objeto del Estudio Informativo es analizar y definir el diseño de las nuevas instalaciones para la ampliación de la actual estación de Puerta de Atocha, de manera que se consiga una Terminal que en conjunto con el futuro esquema ferroviario de Madrid, tenga capacidad suficiente para un horizonte temporal de largo plazo.

Se pretende que el Nuevo Complejo Ferroviario de la Estación de Atocha sea en su conjunto de una gran calidad, como debe corresponder a la estación central de la red de cercanías y de las líneas de alta velocidad, de forma que constituya una unidad arquitectónicamente integrada con la estación actual, mejorando su funcionalidad y aprovechando al máximo las instalaciones existentes.

El diseño del Nuevo Complejo Ferroviario atiende a un triple objetivo:

Disponer de una infraestructura ferroviaria con capacidad para su correcto funcionamiento como estación central de los servicios de cercanías y alta velocidad en un horizonte temporal de largo plazo.

Conseguir unas instalaciones dotadas de la máxima funcionalidad y comodidad para el intercambio tanto entre las propias líneas de alta velocidad, como con el resto de medios de transporte público y privado: ferrocarril de cercanías, red de metro, autobuses urbanos, metropolitanos y discrecionales, taxis y vehículos particulares.

Facilitar y hacer agradables los tiempos de espera y acceso de los viajeros a los trenes, disponiendo de espacios adecuados para ello, con servicios comerciales y de atención al cliente, y una clara organización de los flujos peatonales interiores hasta los andenes.

Para cumplir estos objetivos se ha diseñado una organización funcional del futuro Nuevo Complejo Ferroviario articulada en torno a seis grandes piezas funcionales:

1. Marquesina Histórica.—Puesta en valor y accesibilidad desde exterior.

2. Estación de Puerta de Atocha.—Los actuales vestíbulos de Puerta de Atocha se transforman en una única terminal, que se denominará Terminal Norte, que se especializará como Terminal de Salidas. Se construirá una nueva Terminal Sur o Terminal de Llegadas, en la zona actualmente ocupada por marquesinas bajas.

El funcionamiento operativo de los trenes con este esquema de doble terminal diferenciada resulta muy ventajoso. Los trenes a su Llegada efectuarán la parada en la parte Sur de los andenes, donde se producirá el descenso de los viajeros hacia un nuevo vestíbulo Sur de Llegadas. Una vez hecho esto, el tren avanzará hacia el extremo Norte de los andenes, hasta toperas, donde se realizarán las labores de limpieza y mantenimiento y accederán posteriormente los pasajeros desde la Terminal Norte de Salidas.

3. Estación Pasante de Alta Velocidad.—El Nuevo Complejo Ferroviario dispone de una nueva estación subterránea que, con cuatro vías y dos andenes, enlaza

con el futuro túnel de Alta Velocidad en ancho UIC entre las estaciones de Atocha y Chamartín, cuyo Estudio Informativo fue aprobado de manera definitiva mediante resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de fecha 29 de febrero de 2008 (BOE de 18 de marzo de 2008).

La posición de la Estación Pasante bajo la calle Méndez Álvaro permite la utilización de los mismos vestíbulos de llegadas y de salidas que para el resto de las vías de Puerta de Atocha, lo que posibilitará un funcionamiento de explotación más sencilla y clara para el viajero.

4. Estación de Cercanías.—En el Estudio Informativo del nuevo Complejo se contempla también la posibilidad de ampliación de la actual Estación de Cercanías hacia el lado Ciudad de Barcelona. Aunque su puesta en servicio no tiene un plazo inmediato, el Proyecto analiza la posibilidad de construcción de los espacios y elementos de acceso que permitan la disposición de dos nuevas vías y un nuevo andén central.

La conexión de la estación de Cercanías con el nuevo vestíbulo de la Terminal Sur potenciará el intercambio modal, impulsando el uso del transporte público colectivo.

5. Sistema viario.—El nuevo esquema viario dota de los accesos y salidas suficientes para el funcionamiento del Complejo, resolviendo los accesos a los distintos aparcamientos, bolsa de taxis, áreas de kiss and ride, etc.

6. Acceso Sur a la Estación pasante de Alta Velocidad.—El Estudio Informativo incluye, asimismo, un nuevo acceso ferroviario desde el Sur, desde la altura del paso superior de Pedro Bosch, de las líneas de Alta Velocidad hasta la nueva estación de AVE pasante. Este acceso no supone nuevas ocupaciones ya que aprovecha las dos vías de la actual plataforma de entrada en ancho Ibérico a Puerta de Atocha que quedaron liberadas con la ejecución del salto de carnero de Abroñigal.

El diseño de la ampliación de Atocha se ha planteado sobre dos principios que son la base de la competitividad del ferrocarril frente a la carretera y el transporte aéreo:

El mantenimiento de la centralidad de la estación principal.

La accesibilidad a la estación con modos de transporte colectivo de alta capacidad: Metro y Cercanías.

La solución se ha definido a escala 1/500 desde los puntos de vista constructivo, funcional y presupuestario, analizando además su viabilidad ambiental en el Estudio de Impacto Ambiental.

La actuación se desarrolla íntegramente en la provincia de Madrid.

3. Informe del servicio jurídico

El Abogado del Estado-Jefe, mediante escrito de fecha 16 de agosto de 2007, ha informado que el expediente de información pública y oficial del «Estudio Informativo del Nuevo Complejo Ferroviario de la Estación de Atocha» ha sido tramitado de acuerdo con la legislación en ese momento vigente.

4. Declaración de impacto ambiental

La Declaración de Impacto Ambiental sobre del «Estudio Informativo del Nuevo Complejo Ferroviario de la Estación de Atocha», se ha formulado por la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático el 4 de abril de 2008, y se ha publicado en el BOE n.º 112 de 8 de mayo de 2008.

5. Informe de la Subdirección General de Planes y Proyectos

La Subdirección General de Planes y Proyectos elevó con fecha 13 de noviembre de 2008 la Propuesta de Aprobación del expediente de información pública y audiencia y la Aprobación Definitiva del «Estudio Informativo del Nuevo Complejo Ferroviario de la Estación de Atocha».

6. Resolución

A la vista de todo lo expuesto, esta Secretaría de Estado ha resuelto:

Primero.—Aprobar el expediente de información pública y audiencia y definitivamente el «Estudio Informativo del Nuevo Complejo Ferroviario de la Estación de Atocha».

Segundo.—De acuerdo con el artículo 8 del Reglamento del Sector Ferroviario (R.D. 2387/2004 de 30 de diciembre), establecer que la redacción y aprobación de los proyectos constructivos corresponderá al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Tercero.—En los sucesivos Proyectos Constructivos que desarrollen la solución aprobada se tendrán en cuenta las prescripciones siguientes:

3.1 Las establecidas en el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental de fecha 4 de abril de 2008 (BOE n.º 112 de 8 de mayo de 2008).

3.2 Se incorporarán las modificaciones introducidas en el proyecto como consecuencia de la alegación presentada por el Ayuntamiento de Madrid, que se recogen en el documento remitido a dicho Ayuntamiento el día 8 de octubre de 2008.

3.3 Se mantendrán contactos con el Ayuntamiento de Madrid para concretar las conexiones de los viales interiores de la estación con los viales exteriores existentes. En particular se analizará una posible conexión directa en túnel entre el Nuevo Complejo Ferroviario de Atocha con la Calle-30.

3.4 Se mantendrán contactos con el Ayuntamiento de Madrid sobre los usos urbanísticos a implantar en el sistema general ferroviario y en particular en el triángulo comprendido entre Avenida Ciudad de Barcelona, Estación de Atocha y Antonio Lebrija.

Cuarto.—La presente Resolución se adopta por delegación de la Ministra de Fomento, conforme a lo previsto en la Orden FOM/2893/2005, de 14 de septiembre, (BOE núm. 224 de 19 de septiembre de 2005), por la que se delegan competencias en materia ferroviaria, y pone fin a la vía administrativa. En consecuencia, y sin perjuicio de que pueda utilizarse cualquier otro recurso, tal como señala el artículo 46 de la Ley 29/1998 de 13 de julio reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, contra la presente Resolución podrá interponerse recurso Contencioso-Administrativo en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de publicación o notificación de esta Resolución, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 18 de noviembre de 2008.—La Secretaria de Estado de Infraestructuras (Por delegación de competencias O.M 14-09-05), Josefina Cruz Villalón.

67.496/08. **Anuncio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento relativo a información pública del estudio de impacto ambiental del proyecto de construcción del helipuerto sanitario del hospital de Antequera (Málaga).**

Objeto y justificación del proyecto.

El objetivo del proyecto es proporcionar un servicio de transporte aéreo al Hospital de Antequera. El Hospital de Antequera desea aumentar sus servicios ofreciendo la posibilidad del transporte de pacientes mediante helicóptero medicalizado.

Para ello, el hospital de Antequera se propone la instalación de un helipuerto en terrenos del recinto hospitalario y con acceso a las urgencias hospitalarias a través de una ambulancia.

Características técnicas del proyecto.

El helipuerto consiste básicamente en una superficie circular pavimentada de 26 m de diámetro, a base de una solera pesada de hormigón.

Circundado a dicha solera se proyecta un área de seguridad libre de obstáculos de 4,5 m. de anchura conformada a base de un relleno de cantos rodados.

Para el acceso al helipuerto se proyecta un vial de 4m de ancho, a base de una solera ligera de hormigón que lo conecta con las urgencias hospitalarias.

Como instalaciones anexas cabe resaltar:

Instalación de saneamiento.

Instalación contra incendios.

Preinstalación eléctrica.

Señalización pintada.

Manga de viento.

a) Localización de la actuación.

El helipuerto se pretende construir en terrenos del recinto hospitalario, al sur del complejo y en las cercanías de las urgencias hospitalarias.

Las coordenadas del emplazamiento propuesto respecto del Elipsoide WGS-84 son:

N: 37.º 01' 47''.

W: 004.º 31' 36''.

Elevación = 472 m.

b) Área de aproximación final y de despegue: FATO.

i. Características. Forma y dimensiones.

Se diseña la FATO con forma circular, con un diámetro de 26 m.

Sus dimensiones son tales que puede inscribirse un círculo de diámetro no inferior a la suma de 1.5 veces la longitud total del Bell-412 (L.T.=17,07 m).

Se considera L.T.= longitud total del Bell-412 (L.T.=17,07 m), la mayor dimensión de las longitudes y anchuras del helicóptero.

No se tendrán en cuenta las compensaciones por elevación y temperatura.

ii. Perfiles.

Esta superficie llevará una pendiente descendente de desagüe a dos aguas hacia fuera de la plataforma del 1%.

iii. Composición del firme.

La superficie tendrá que ser resistente a los efectos de la corriente descendente del rotor, previendo el efecto suelo. Aunque no esté previsto que los helicópteros realicen la toma de contacto en esta área, pudiera ser que algún helicóptero se vea obligado a hacer un aterrizaje de emergencia en esta área. Por consiguiente, su resistencia debería cubrir el caso de un aterrizaje de emergencia con una velocidad vertical de descenso de 3.6m/s. En este caso la carga dinámica debida al impacto para el cálculo debería ser 1.66 veces el peso máximo de despegue del helicóptero más pesado para el que está previsto este helipuerto, o sea para el Bell-412.

C. dinámica= 1,66·5.397 kg= 8.959 kg.

Según lo expuesto, se escoge la tipología de firme rígido.

Se proyecta como firme de la FATO una solera pesada de hormigón armado tipo HA-20, con malla electro-soldada de acero AFH-400N de límite elástico 4100kg/cm², de 150 × 150 × 6, de espesor medio 20 cm.

La solera descansará sobre una capa de zahorras compactadas al 95% del ensayo Proctor normal, de 15 cm de espesor medio.

Con el fin de que resalte la señalización pintada en la misma se añadirá al hormigón color rojo oscuro.

El estudio de impacto ambiental, habría sido redactado siguiendo la normativa de evaluación de impacto ambiental, establecida en el Real Decreto Legislativo 1302/1986 y sus posteriores modificaciones y en su Reglamento de desarrollo, aprobado por el Real Decreto 1131/1988.

Cumple igualmente con el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, vigente ya el 4 de abril de 2008, cuando fue visado el proyecto.

El estudio contempla el conjunto de las actuaciones previstas en el proyecto de justificación del helipuerto del hospital de Antequera, y está formado por la siguiente documentación:

Análisis de alternativas y justificación de la solución adoptada.

Descripción del helipuerto. Configuración física del helipuerto.

Inventario ambiental. En particular, identificación de posibles incidencias sobre Red Natura 2000, que en este caso no tendrán lugar.

Identificación de impactos. Valoración de impactos.

Programa de vigilancia ambiental.

Gestión de residuos.

Documento de síntesis final.

Por todo ello, de conformidad con el artículo 9 del Real Decreto Legislativo 1/2008 se somete a información pública el estudio de impacto ambiental del proyecto de construcción del helipuerto sanitario del hospital de Antequera (Málaga), en lo que se refiere a instalaciones aeronáuticas, por el plazo de 30 días hábiles, contando a partir de la fecha de publicación de este

Anuncio en el Boletín Oficial del Estado, el citado estudio de impacto ambiental estará expuesto en los locales de esta Subdelegación, sitios en P.º de Sancha, n.º 64, 29071 Málaga.

Las alegaciones, observaciones y consultas formuladas durante el plazo citado se recibirán en las oficinas de la Subdelegación, situada en P.º de Sancha, n.º 64, 29071 Málaga y en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, Paseo de la Castellana, 67, 28071 Madrid.

Madrid, 31 de octubre de 2008.—La Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, Isabel Maestre Moreno.

67.500/08. Resolución del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas por la que se otorga a la entidad «Atlantsea Consignatarios, Sociedad Limitada Unipersonal» concesión de dominio público de explotación.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en uso de las facultades conferidas por el artículo 40.5 ñ) de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de acuerdo con la redacción dada por la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, ha otorgado, con fecha 6 de octubre de 2008, una concesión de dominio público de explotación a la entidad «Atlantsea Consignatarios, Sociedad Limitada Unipersonal», cuyas características son:

Puerto: Las Palmas.

Destino: Recepción, almacenamiento de pertrechos y suministro a buques.

Situada: Área IV-A, Parcela C-5.2.

Superficie: 1.332 m².

Plazo: 8 años.

Las Palmas de Gran Canaria, 7 de noviembre de 2008.—El Presidente, Don Javier Sánchez-Simón Muñoz.

69.034/08. Resolución de la Autoridad Portuaria de Pasajes por la que se anuncia la licitación del concurso para la explotación de las zonas de pesaje del puerto de Pasajes.

La Autoridad Portuaria de Pasajes ha adoptado el acuerdo de abrir el procedimiento de concurso para el otorgamiento de la siguiente concesión:

1. Objeto: Otorgamiento de una concesión para la explotación de las instalaciones que para el servicio de pesaje de camiones existen en el puerto de Pasajes y ocupación del espacio requerido.

2. Ubicación: Puerto de Pasajes.

3. Plazo de la concesión: Cinco (5) años, contados a partir de la fecha de adjudicación del concurso, prorrogables anualmente hasta el máximo de diez (10) años incluidos los cinco primeros.

Los pliegos de bases y condiciones que rigen para el concurso pueden solicitarse a la Autoridad Portuaria de Pasajes, apartado 56, 20110 Pasaia, Gipuzkoa; Teléfono 943351844, fax 943351232.

El plazo para la presentación de proposiciones será de treinta (30) días naturales, contados a partir del siguiente al de la publicación del anuncio en el Boletín Oficial del Estado, finalizando a las trece (13:00) horas del último día o primer día laborable posterior, si éste fuera inhábil.

La apertura de proposiciones se realizará en la sede de la Autoridad Portuaria, notificándose a los licitadores por escrito la fecha y hora del acto.

Pasaia, 19 de noviembre de 2008.—El Presidente, Joxe Joan González de Txabarri Miranda.

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACIÓN

67.459/08. Resolución de la Dirección General de Trabajo por la que se anuncia la modificación de los Estatutos de la «Asociación de Empresas de Seguridad Privada Integral», (Depósito número 8312).

Ha sido admitida la modificación de los estatutos de la citada asociación, depositados en esta Dirección General, al comprobarse que reúne los requisitos previstos en la Ley 19/1977, de 1 de abril, sobre regulación del derecho de asociación sindical (Boletín Oficial del Estado de 4 de abril de 1977). La solicitud de depósito de esta modificación fue formulada por D. Ramón Rodríguez Vacas, mediante escrito tramitado con el número 114487-11662-114484. La junta general extraordinaria celebrada el 16 de junio de 2008 adoptó por unanimidad el acuerdo de modificar los artículos 3, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 15, 18, 21, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 37 y 50 de los estatutos de esta asociación. El Acta aparece suscrita por D. Juan Pedro del Castillo Serrano, en calidad de presidente de la sesión y por D. Javier García Saldaña, en calidad de secretario. Por lo que, se dispone la inserción de este anuncio en el Boletín Oficial del Estado y su exposición en el tablón de anuncios de esta Dirección General, a fin de dar publicidad a la admisión efectuada. Cualquier interesado podrá examinar el documento depositado y obtener copia del mismo en este Centro Directivo (sito en la calle Pío Baroja, 6; despacho 210. Madrid), siendo posible impugnarlo ante la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, conforme a lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Procedimiento Laboral, aprobada por Real Decreto Legislativo 2/95, de 7 de abril (Boletín Oficial del Estado, de 11 de abril de 1995).

Madrid, 6 de noviembre de 2008.—La Subdirectora General, M.ª Dolores Limón Tamés.

67.461/08. Resolución de la Dirección General de Trabajo por la que se anuncia el depósito de los Estatutos de la «Asociación de Empresarias del Mar» (Depósito número 8649).

Ha sido admitido el depósito de los estatutos de la citada asociación al comprobarse que reúnen los requisitos previstos en la Ley 19/1977, de 1 de abril, sobre regulación del derecho de asociación sindical (Boletín Oficial del Estado de 4 de abril de 1977). Los Estatutos y el Acta de constitución, suscritos por D.ª M.ª Montserrat Bondía Aleu, en nombre y representación de la empresa «Mon Fra, S.L.», D.ª Cristina Perelló Mones, en nombre y representación de la empresa «Tubfil, S.L.» y por D.ª Remedios Ruso Fuentes, en nombre y representación de la empresa «Francisco Ruso Ambient y otros, CB», actuando todos ellos en calidad de promotores, fueron presentados por D.ª Yolanda Piedra Mañes mediante escrito tramitado con el número de registro de entrada 92829-9058-92831. Al observarse defectos en la documentación presentada, se requirió con fecha 1 de octubre de 2008, la subsanación de los mismos, que fue efectuada el día 30 de octubre de 2008.

Se indica que el domicilio de la asociación se encuentra en la calle Rubió y Ors, número 7, de la localidad de Cornellá de Llobregat (Barcelona); su ámbito territorial es el nacional y el funcional es el establecido en el artículo 4 de sus estatutos. Se dispone la inserción de este anuncio en el Boletín Oficial del Estado y su exposición en el tablón de anuncios de esta Dirección General, a fin de dar publicidad a la admisión efectuada.

Cualquier interesado podrá examinar el documento depositado y obtener copia del mismo en este Centro Directivo (sito calle Pío Baroja, número 6, despacho 210, Madrid), siendo posible impugnarlo ante la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, conforme a lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Procedimiento Laboral, aprobada por Real Decreto Legislativo 2/95, de 7 de abril (Boletín Oficial del Estado de 11 de abril de 1995).

Madrid, 7 de noviembre de 2008.—La Subdirectora General, M.ª Dolores Limón Tamés.