

municipal desde Valdunquillo, tanto a nivel del tráfico rodado como al paso de peatones y desplazamiento de maquinaria agrícola.

2. *Protección de la red de drenaje superficial.*—Con el fin de evitar posibles afecciones a la red local de drenaje, se evitará la acumulación de materiales sobrantes procedentes de movimientos de tierra en los arroyos del Olmo y La Matilla.

3. *Recuperación ambiental.*—Se recuperarán las áreas afectadas por movimientos de tierras, en especial la zona de cruce de la carretera con el arroyo del Olmo.

A tal fin se remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, dentro de los nueve meses siguientes a la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra, el proyecto suficientemente definido de las medidas de recuperación ambiental a realizar, incluyendo el tratamiento de los taludes.

4. *Otros informes.*—Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto durante la fase de construcción como la de funcionamiento.

Del examen de dicha documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

ANEXO I

Resumen del estudio informativo de la variante de Valdunquillo, carretera N-610, de Palencia a Orense (Valladolid)

El proyecto consiste en la solución a la travesía de Valdunquillo, entre los puntos kilométricos 75 al 80,500 de la actual carretera nacional 610, de Palencia a Orense. La vía tiene características de carretera normal, con dos carriles, y una anchura total entre calzadas y arcenes de 10 metros. En el estudio informativo se analizan cuatro posibles soluciones, denominadas «travesías», solución norte, sur I y sur II, de las que se selecciona la sur I, con una longitud de 4,093 kilómetros.

ANEXO II

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

| Relación de consultados | Respuestas obtenidas |
|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Dirección General de Urbanismo y Medio Ambiente, Comunidad de Castilla y León | X |
| Diputación Provincial de Valladolid | - |
| Ayuntamiento de Valdunquillo | X |
| Asociación Naturalista de Valladolid | - |
| Grupo Ecologista «Piorno» | - |
| Señor Ordoño Llamas, Ure | X |
| Colectivo Medio Ambiente Milves | - |
| Asociación Habitat | - |

Los aspectos más significativos mencionados en las respuestas son:

Se deberán minimizar la afección a los terrenos de alto interés agrícola, así como a las construcciones de interés histórico y cultural, como son los palomares existentes en los alrededores de Valdunquillo.

Se deberá resolver satisfactoriamente la comunicación entre Valdunquillo y el cementerio municipal.

Se tendrá en cuenta la existencia de zonas con poblaciones de avutardas, especie protegida y muy sensible a cualquier perturbación en su área vital.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

En el estudio se consideran cuatro soluciones, además de la opción cero, una que bordea el pueblo por el norte y dos por el sur, más la posibilidad de mejorar la travesía mediante su acondicionamiento.

La realización de las obras tendrá un efecto positivo sobre el comercio y empleo de la zona.

El alejamiento de la variante respecto al núcleo de Valdunquillo producirá un impacto positivo, debido a la ausencia de ruidos y contaminación atmosférica.

Los impactos negativos se consideran moderados, tanto sobre el paisaje como sobre la productividad agrícola.

Se proponen medidas correctoras de carácter general, referidas a la fase de proyecto, fase de construcción y fase de explotación.

De la comparación entre la solución «travesía» o «variante», se elige la de variante, y entre las tres alternativas (norte, sur I y sur II), la sur I.

La solución sur I evita afecciones sonoras y de contaminación atmosférica por situarse alejada del núcleo de Valdunquillo.

Análisis del contenido

Dado que el proyecto previsiblemente no genera impactos severos, por su escasa ocupación de suelo, ausencia de importantes movimientos de tierras, afecciones sonoras y de contaminación atmosférica, el estudio de impacto ambiental trata selectivamente determinados aspectos sobre los que basa la elección del trazado, que evita posibles afecciones.

No obstante, el análisis de la situación preoperacional se realiza de manera muy general, lo que repercute en determinadas ausencias de información que hubiesen permitido realizar una identificación y valoración de impactos más precisa.

Se realiza una descripción general de las medidas correctoras, sin entrar en el detalle que corresponde a la ejecución de las mismas.

ANEXO IV

Resultado de la información pública

Relación de alegantes

Servicio de Carreteras de la Junta de Castilla y León.
Comisario de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Duero.

En ambos casos se expresa la conformidad, desde el punto de vista ambiental, con el estudio informativo.

7210

RESOLUCION de 24 de febrero de 1992, 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 Cerquido puntos kilométricos 9,900 a 11,600 de la autovía Vigo-Frontera portuguesa, carretera N-550 de La Coruña a Vigo y Tuy, de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la variante de Cerquido puntos kilométricos 9,900 a 11,600 de la autovía Vigo-Frontera portuguesa, carretera N-550 de La Coruña a Vigo y Tuy, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 24 de febrero de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la variante de Cerquido, puntos kilométricos 9,900 a 11,600 de la autovía Vigo-Frontera portuguesa, CN-550 de La Coruña a Vigo y Tuy, de la Dirección General de Carreteras

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 3 de enero de 1991, a la Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto, consistente en la orden del estudio informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Dicho estudio informativo se inicia como consecuencia de las alegaciones y solicitudes de modificaciones, durante el trámite de información pública de un proyecto inicial, elaborado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, que fue aprobado por Resolución de 11 de octubre de 1990. Las aludidas modificaciones fueron solicitadas por el Ayuntamiento de Salceda de Caselas y la Confederación de Empresarios de Pontevedra.

El estudio informativo consiste en la definición de la variante de Cerquido puntos kilométricos 9,900 a 11,00 de la autovía Vigo-Frontera portuguesa, carretera N-550 de La Coruña a Vigo y Tuy. El objeto de este estudio es definir las diferentes opciones posibles de la variante de Cerquido. Para ello se han planteado tres alternativas: La variante de proyecto, y dos variantes más una por el oeste y otra por el este, de la actual carretera N-550. De estas dos últimas se plantean a su vez dos posibles soluciones denominadas «A» y «B», de las que se selecciona la denominada «Variante-este-B».

El anexo I contiene los datos esenciales del proyecto.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 3 de junio de 1991 la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de éstas se recogen en el anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio de impacto ambiental, fue sometido conjuntamente con el estudio informativo, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 25 de mayo de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

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

Con fecha 4 de diciembre de 1991 se completó el expediente al que se refiere el artículo 16 del Reglamento.

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 4.2, 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 estudio informativo del tramo: Variante de Cerquido puntos kilométricos 9,900 a 11,600 de la autovía Vigo-Frontera portuguesa, carretera N-550 de La Coruña a Vigo y Tuy.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada, y tomadas en cuenta las conclusiones del estudio de impacto ambiental, se establecen por la presente declaración, las siguientes condiciones, de manera que el proyecto sea ambientalmente viable.

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará, mediante las actuaciones necesarias, el acceso al nivel actual, como mínimo, a las explotaciones mineras «Concesión Romeo» y «Concesión Coviña», «Cerámica Mas, Sociedad Anónima», así como los pasos sobre carreteras y caminos ya previstos en el estudio informativo.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de mantener inalteradas las líneas de drenaje naturales presentes en el ámbito de afección de la variante, no se acumularán materiales procedentes del movimiento de tierras en las mismas.

Asimismo, con objeto de proteger las aguas freáticas muy superficiales en esta zona, tal como establece el estudio de impacto ambiental, se evitarán que las excavaciones de trincheras afecten al nivel freático.

3. *Recuperación, restauración e integración paisajísticas de la obra.*—De acuerdo con lo establecido en los capítulos IV y VI del estudio de impacto ambiental, y con objeto de aislar físicamente la autovía del entorno y de las edificaciones dispersas existentes, así como de evitar la erosión de taludes por escorrentía, y dado que la solución de trazado propuesta se distancia del núcleo de Cerquido, por lo que se se prevén afecciones sonoras importantes, se realizarán las actuaciones siguientes:

Instalación de una pantalla vegetal a ambos lados de la autovía a lo largo de los primeros 600 metros.

Con objeto de asegurar el arraigo de la vegetación, se utilizará en la restauración del suelo de las áreas afectadas por la obra la capa de suelo vegetal que, según prevé el estudio informativo y estudio de impacto ambiental, será retirada para explanación en una superficie aproximada de 107.383 metros cuadrados.

Hidrosiembra en los taludes y revegetación con matorral en las condiciones determinadas en el estudio de impacto.

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

4. *Seguimiento y vigilancia.*—Con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de obra, se remitirá a la Dirección General de Política Ambiental un informe sobre el estado y progreso del suelo restituído y vegetación implantada derivada de la aplicación de las actuaciones referidas en la condición 3.

Del examen de dicha documentación, por parte de la Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto.

ANEXO I

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en la ejecución de la variante de Cerquido, desde el punto kilométrico 9,900 al 11,600 de la autovía Vigo-Frontera portuguesa, carretera N-550 de La Coruña a Vigo y Tuy.

El lugar de Cerquido pertenece a los municipios de Porriño y Salceda de Caselas en la provincia de Pontevedra.

El estudio informativo describe tres trazados diferentes, buscando soluciones alternativas a la solución aportada por el proyecto original. Dichas soluciones se denominan «Variante de proyecto», «Variante oeste» y «Variante este».

La solución «variante de proyecto» se inicia en un bosque de pinos y discurre en gran parte a través de una zona urbana y sobre el trazado de la N-550. Su longitud es de 2.000 metros con un enlace tipo trompeta, y tres estructuras de paso sobre viales existentes.

La «Variante oeste» se proyecta por el lado derecho de la N-550, en su sentido Porriño-Tuy, y a una distancia máxima de unos 370 metros en el lugar más alejado de la mencionada carretera. Con una longitud de 2.002,72 metros se inicia en una zona de pinos a los cuales atraviesa en una longitud de unos 300 metros. Prosigue por un terreno de brañas y termina en unas terrazas aluviales, tiene un enlace y cuatro estructuras de paso. Dicha variante ofrece dos opciones la «A» y «B», ambas tienen la misma planta y el mismo perfil longitudinal, distinguiéndose por la solución de los enlaces.

En cuanto a la «Variante este» comienza en el bosque de pinos, atraviesa después una zona de pastizales y viñedos, y por último termina en unas graveras abandonadas donde enlaza con el proyecto original.

Esta variante presenta también dos soluciones «A» y «B» con iguales características, que sólo se diferencian en que la opción «A» tiene su rasante más elevada.

El trazado de la «Variante este» se sitúa entre la N-550, a una distancia máxima de esta vía de unos 350 metros y el ferrocarril Vigo-Redondela-Tuy, ciniéndose paralelamente a él en unos 400 metros. Tiene una longitud de 2.147,448 metros y cuatro estructuras de paso, sin enlaces definidos en esta solución, ya que los movimientos de acceso al Cerquido se encuentran distribuidos a lo largo del trazado.

De las dos soluciones analizadas se selecciona la denominada «Variante este-B» más adecuada ambientalmente.

ANEXO II

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

| Relación de consultados | Respuestas recibidas |
|----------------------------------------------------------------|----------------------|
| Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Santiago. | - |
| Gobernador Civil de Pontevedra | - |
| Diputación Provincial | X |
| Ecología y Medio Ambiente (EMA) | - |
| Seminario Ciencias Naturales. Grupo Ecologista | - |
| Grupo Erva | X |
| Ayuntamiento de Salceda de Caselas | X |
| ICONA | X |
| Delegación de Gobierno de la Comunidad de Galicia | - |
| Presidencia de la Junta de Galicia | - |
| Consejería de Ordenación Territorio y Obras Públicas | X |
| Consejería de Agricultura, Ganadería y Política Forestal | - |
| Instituto de Estudio y Desarrollo de Galicia | - |
| Instituto de Investigaciones Agrobiológicas de Galicia | - |

Respuestas recibidas más significativas:

ICONA: Definir medidas para garantizar el éxito reproductivo de las poblaciones animales afectadas.

Garantizar la permeabilidad de la infraestructura, que permita los movimientos naturales de las especies animales y la dispersión botánica. Evitar afecciones a vías pecuarias y montes de utilidad pública.

Realizar un seguimiento periódico de la emisión de contaminantes a la atmósfera y de la inmisión en organismos.

Valorar en la selección de alternativas las posibles afecciones a los aspectos urbanísticos y cambios de uso del suelo.

Restitución de superficies ocupadas por los movimientos de tierras a su estado primitivo.

Se hace notar que el principal problema del complejo de lagunas, bosques y turberas de las riberas del río Louro es la alteración de sus cursos de agua. Especial relevancia adquiere en este tipo de obras la modificación de cauces, que alimentan las turberas próximas. Atención a los aspectos hidrológicos respetando los cursos de agua por pequeños que sean.

El inicio del trazado de la variante del proyecto afecta al único nido de cigüeña común de la provincia de Pontevedra, y más noroccidental de la península Ibérica, por lo que se sugiere construir un nido artificial próximo, y en caso de no sustituirlo, evitar las obras durante el periodo de nidificación.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Describe las características de los diferentes factores ambientales locales.

Destaca el elevado índice pluviométrico de la zona, más de 1.200 milímetros al año y que el aluvial y terraza del Louro constituyen un acuífero de cierta importancia.

Señala los elementos fundamentales del paisaje; por un lado, el complejo laguna bosque ribereño ligado al mencionado río Louro. Por otro lado, elementos de carácter antrópico, como viviendas, talleres y diversos locales comerciales e industriales, así como extracciones mineras.

Son también elementos del paisaje el ferrocarril Vigo-Redondela-Tuy y la carretera N-550.

En cuanto al medio social hace referencia a actividades agrícolas y ganaderas de reducida extensión y a servicios situados a lo largo de la actual carretera, así como a actividades industriales relacionadas con la extracción de materiales arcillosos.

Los impactos negativos identificados más importantes son los siguientes:

Afección al pinar en el inicio del tramo.

Presencia de zonas de talud que puedan aumentar el riesgo de erosión.

Análisis de contenido

Si bien de la actuación prevista no se derivan afecciones importantes, hubiese sido necesario mayor definición de las características del sistema hidrológico y acuífero superficial, dado que la traza discurre por la llanura de inundación del río Louro.

La cartografía incluida en el estudio de impacto ambiental no ofrece suficiente detalle que permita un análisis pormenorizado para la localización de posibles afecciones.

La elección de la variante este evita afecciones importantes sonoras al núcleo de Cerquido, a las lagunas, bosques y turberas de la ribera del Louro y tiene menor ocupación de suelo agrícola.

El estudio de impacto ambiental carece de detalle suficiente, conteniendo recomendaciones de carácter general.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio del impacto ambiental

Alegantes

a) Alegaciones particulares:

Don Clemente Sequeiros Sestelo y don Luis González Lemos, Concejales del Ayuntamiento de Salceda de Caselas, por el grupo municipal del partido Dos Socialistas de Galicia.

Don José Manuel Suárez Estévez y don Carlos Vaqueiro Matero, Concejales del Ayuntamiento de Salceda de Caselas, por el grupo municipal del Bloque Nacionalista Galego.

Don Perfecto Lainz Fernández, en representación de la Entidad «Cerámicas Mas, Sociedad Anónima».

Don Antonio L. Toucedo Gómez, Presidente en funciones de la Comisión Gestora de Afectados de la autovía Vigo-Tuy.

Doña Rosa Nieves Besada, Isolina Rodríguez Piedros y otros.

Don Alfonso Domínguez Fernández, Presidente en funciones de la Comisión Gestora de Afectados de la autovía Vigo-Tuy.

b) Alegaciones Corporaciones y Organismos:

Ayuntamiento de Porriño.

Ayuntamiento de Salceda de Caselas.

Diputación Provincial de Pontevedra.

c) Alegaciones fuera de plazo:

Don José Manuel Rodríguez Méndel, en representación de la Central Intersindical Nacional de Trabajadores Gallegos (INTG).

Don Evaristo Rodríguez Diz, Delegado Sindical de CC.OO y trabajadores de la Empresa «Cerámica Mas, Sociedad Anónima».

Don Alfonso Domínguez y don Antonio Luciano Toucedo Gómez, Presidentes de las Comisiones Gestoras de Afectados de la autovía Vigo-Frontera portuguesa.

Los aspectos más significativos mencionados en las alegaciones son:

La «Variante este» no concede la importancia necesaria a la vegetación autóctona, afectando al conjunto de quercus robur, cultivos, viñedos y regadíos. Asimismo, incide en uno de los arroyos tributarios del río Louro, llamado Río Tinto, y a su zona de influencia.

La «Variante este» es la que menos impacto ambiental y agrícola producirá, y hará desaparecer el efecto de aislamiento urbanístico; alejando además la infraestructura de la zona del Parque Ornitológico de las Gándaras.

Efecto de doble barrera en la solución oeste por el encajonamiento del Cerquido entre la autovía y el ferrocarril Vigo-Redondela-Tuy.

La «Variante oeste» es la que menos afecta al medio natural, ya que su trazado discurre en su mayor parte por zonas de pino y matorral, y bordea, sin llegar a tocar la braña de las Gándaras.

Se hace notar que la «Variante este» afecta a la única colonia en Galicia del avión zapador («Riparia, Riparia»), que por su sensibilidad es indicadora de calidad medioambiental; y al único también, nido de cigüeña común («Ciconia, ciconia») de la provincia de Pontevedra.

Las alegaciones coinciden, en su mayoría, en desechar la solución «Variante de proyecto».

MINISTERIO DE TRABAJO
Y SEGURIDAD SOCIAL

7211

RESOLUCION de 15 de enero de 1992, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Convenio Colectivo de la Empresa «Productos Industriales del Caucho, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Productos Industriales del Caucho, Sociedad Anónima», que fue suscrito con fecha 19 de julio de 1991, de una parte, por miembros del Comité de Empresa de la citada razón social, en representación del colectivo laboral afectado, y de otra, por la dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Convenio Colectivo en el correspondiente Registro de este Centro directivo, con notificación a la Comisión negociadora.

Segundo.—Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 15 de enero de 1992.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

IV CONVENIO COLECTIVO DE PRODUCTOS INDUSTRIALES
DEL CAUCHO, S. A.

(PICSA-Pirelli)

CAPITULO PRIMERO

Ambito y vigencia

Artículo 1.º *Ambito personal.*—El presente Convenio afecta a todo el personal de «Productos Industriales del Caucho, Sociedad Anónima» (Pirelli), a excepción de las personas con funciones directivas como en anteriores Convenios de «Productos Pirelli, Sociedad Anónima», así como a los afectados por los artículos 1.tres c) y 2.uno a) del Estatuto de los Trabajadores.

Mediante petición del interesado, se reconocerá al personal excluido de Convenio el derecho de ser incluido en el ámbito del presente Convenio.

Art. 2.º *Ambito funcional y territorial.*—Este Convenio es de aplicación en todos los centros de trabajo (fábrica, centros comerciales y economato), que la Sociedad PICSA-Pirelli tiene en el territorio español.

Art. 3.º *Ambito temporal.*—El presente Convenio tiene una duración de dos años, extendiéndose su vigencia desde el 1 de enero de 1991 hasta el 31 de diciembre de 1992.

Cualquiera de las dos partes podrá denunciar el presente Convenio notificándolo a la otra por escrito durante los tres meses últimos de su vigencia.

CAPITULO II

Condiciones económicas para el año 1991

Art. 4.º *Incremento de los salarios fijos.*—La masa salarial de 1990 en su cálculo teórico real, se incrementará en un 3 por 100 para el personal subalterno, empleado y técnico y el reparto será porcentual, y en un 3 por 100 según artículo 28, apartado 4, del presente Convenio.