caciones, en relación con los equipos, aparatos, dispositivos y sistemas a que se refiere el artículo 29 de dicho texto legal, aprobado por Real Decreto 1066/1989, de 28 de agosto («Boletín Oficial del Estado» número 212, de 5 de septiembre), se emite por la Dirección General de Telecomunicaciones el presente certificado de aceptación, para el

Equipo Radioteléfono móvil VHF
Fabricado por ... Talco
en Francia
Marca «Telemobile»
Modelo GX-T4000V-(BA)

por el cumplimiento de la normativa siguiente: Orden de 17 de diciembre de 1985 («Boletín Oficial del Estado» de 8 de enero de 1986) y corrección de errores («Boletín Oficial del Estado» de 5 de junio de 1986)

Con la inscripción

E	97 92 0164
---	------------

y plazo de validez hasta el 31 de marzo de 1997.

Advertencia:

Potencia máxima 25 W
Separación canales adyacentes 25 Khz
Modulación Fase
Banda utilizable 148-174 Mhz

La utilización de este equipo debe estar amparada por las correspondientes concesiones de dominio público radioeléctrico y del servicio.

Y para que surta los efectos previstos en el artículo 29 de la Ley 31/1987, de 18 de diciembre, de Ordenación de las Telecomunicaciones («Boletín Oficial del Estado» número 303, del 19), expido el presente certificado.

Madrid, 27 de marzo de 1992.—El Director general de Telecomunicaciones, Javier Nadal Ariño.

13628 *RESOLUCION de 23 de abril de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental, sobre el anteproyecto de la variante de Luarca entre el punto kilométrico 159,4 de la CN-632 de Ribadesella a Luarca; y el punto kilométrico 508,117 de la CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela; tramo Querúas-Otur, incluyendo la intersección de Canero, entre N-632 y N-634, y la conexión entre Querúas y Ranón (N-634) 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, 23 de abril de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de impacto ambiental sobre el anteproyecto de la «Variante de Luarca», entre el punto kilométrico 159,4 de la CN-632 de Ribadesella a Luarca, y el punto kilométrico 508,117 de la CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela; tramo Querúas-Otur, incluyendo la intersección de Canero, entre N-632 y N-634, y la conexión entre Querúas y Ranón (N-634), 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.

Para el inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Carreteras, remitió, como memoria resumen, con fecha 21 de diciembre de 1990, a la Dirección General de Política Ambiental, el anteproyecto de la variante de Luarca, el expediente de información pública del mismo y la resolución de aprobación de ambos.

La aprobación del expediente de información pública y del anteproyecto de la variante de Luarca, se realizó con fecha 5 de junio de 1990.

El Anexo I contiene los datos esenciales del proyecto. Recibida la referida documentación, la Dirección General de Política Ambiental, estableció a continuación un periodo de consultas sobre el impacto ambiental del proyecto.

Las consultas efectuadas y un resumen significativo de las mismas se recogen en el Anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio de impacto ambiental, éste fue sometido a trámite de información pública por la Dirección General de Carreteras, Demarcación de Carreteras de Asturias, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 16 de enero de 1992.

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

El resultado del trámite de información pública del estudio de impacto, se recoge en el Anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto-ley 1302/1986, de 29 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 anteproyecto de trazado de la variante de Luarca, entre el punto kilométrico 159,4 de la CN-632 de Ribadesella a Luarca, y el p.k. 508,117 de la CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela. Tramo Querúas-Otur, incluyendo la solución prevista para la intersección de Canero (entre N-632 y N-634) y la conexión entre Querúas y Ranón (N-634), de la Dirección General de Carreteras.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, consideradas las características que presenta la zona afectada por el proyecto, se establecen por la presente declaración de impacto ambiental las siguientes condiciones, para que el proyecto sea ambientalmente viable:

1. Permeabilidad territorial

1. Habida cuenta del elevado coste ambiental y la reducida funcionalidad que supone la ejecución del acceso a Ranón, conforme a las conclusiones del estudio de impacto, en su documento de síntesis y recomendaciones finales, se incluirá en el proyecto un estudio que analice su posible eliminación y las soluciones que conllevaría su supresión.

2. Con objeto de dotar a Luarca de dos puntos de acceso en los dos sentidos de circulación y dadas las alteraciones paisajísticas que el proyectado nudo de Vista Alegre produciría por su proximidad al arroyo y viaducto de Zurranco, como se refleja en las recomendaciones finales del estudio de impacto, se incluirá en el proyecto, el estudio de una nueva solución para el nudo de Vista Alegre que posibilite el acceso a Luarca en los dos sentidos y minimice el impacto paisajístico.

3. Se incluirá en la redacción del correspondiente proyecto de trazado la relación concreta de caminos y vías afectadas por la ejecución de la obra. Asimismo, se incluirá la solución que proporcione a la casa de Fontoria y Aldín, con alto grado de parcelación, una mayor permeabilidad para uso de los agricultores.

4. Con el fin de evitar el aislamiento de la fauna silvestre presente en el territorio, siguiendo las recomendaciones del estudio de impacto, se realizarán pasos con ovoides de diámetro 80-120 centímetros y otros más pequeños con caños de 50 centímetros de diámetro en todos los terraplenes. El número total de pasos no podrá ser inferior a ocho y veinte respectivamente.

2. Protección del Patrimonio Cultural

Dada la preocupación manifestada en las alegaciones recibidas respecto del conjunto «Casa del Barco», incluido en el inventario del Patrimonio Arquitectónico de interés histórico-artístico del Principado de Asturias, en la redacción del proyecto, se tendrá en cuenta, tal y como recomienda el Estudio de Impacto Ambiental, en su Anexo 9, las acciones necesarias para su protección.

3. Protección de bienes y zonas de interés público

1. Dada la preocupación manifestada en las alegaciones respecto a la fuente existente en las proximidades del nudo de Querúas, se procurará respetar o, en su caso, reponer dicha fuente y los servicios y accesos a la misma.

2. Se mantendrán contactos con el Ayuntamiento de Luarca para delimitar la ubicación del Polígono Industrial del Concejo de Valdés, ateniéndose al Planeamiento Municipal vigente y con objeto de que dicha implantación industrial, como se pone de manifiesto en las alegaciones, no se vea afectada por la obra.

4. Protección del suelo

Considerando que el 75 por 100 del trazado discurre por terrenos de alto valor agrícola, y con objeto de que dicho suelo sufra la menor afectación posible se definirá de forma suficientemente concreta:

—La localización, volumen de extracción y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamos requeridos para la ejecución

de la obra, no pudiéndose utilizar, como recomienda el informe de la Agencia de Medio Ambiente del Principado, la cantera de Barayo. Asimismo, se redactará un plan de recuperación de estas zonas, integrado en el proyecto de recuperación ambiental.

-Dado que el anteproyecto prevé al menos 500.000 metros cúbicos de tierra sobrantes, se localizará con precisión la ubicación, tratamiento a realizar, forma y características finales de las escombreras y vertederos que albergarán las tierras sobrantes y demás residuos generados durante la obra, siguiendo las indicaciones que, para ello, establece el informe de la Agencia de Medio Ambiente del Principado. Se observarán estas mismas recomendaciones en la localización de instalaciones auxiliares de obra, tales como plantas de hormigonado, parque de maquinaria, almacenes de materiales, etc.

5. Contaminación acústica

Con objeto de que la población de las viviendas próximas a la variante sufran la menor afección posible por contaminación acústica, se diseñarán, de acuerdo con las recomendaciones contenidas en el Anexo 10 del Estudio de Impacto Ambiental, las barreras acústicas que deban instalarse en los ramales del nudo de Querúas.

6. Recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

Habida cuenta de la importancia paisajística de la zona por la que discurre la variante, y siendo la alteración del paisaje el impacto más relevante identificado en el Estudio de impacto ambiental, se incluirá en la redacción del proyecto de trazado, un proyecto ejecutable de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra que desarrolle los siguientes aspectos:

-Análisis de todas las áreas afectadas por la obra o sus actuaciones complementarias, para la integración paisajística de la obra en su conjunto.

-Tal como propone el Estudio de Impacto Ambiental en su capítulo 7.2, el elevado volumen de tierra vegetal que se obtenga se repondrá en taludes de terraplenes y desmontes, zonas del entorno y parte inferior de los viaductos así como en la recuperación de los vertederos que se realicen, con objeto de asegurar el arraigo de la vegetación implantada.

-Del mismo modo, de acuerdo con el estudio de impacto en su capítulo 7.1 y siguiendo los criterios que para la ejecución de plantaciones recoge el anejo 7 de dicho estudio, se señalarán las zonas que deban ser revegetadas, las especies arbóreas y arbustivas seleccionadas, volumen de siembra y tratamiento que se llevará a cabo para la ejecución de la revegetación propuesta, detallando especialmente las actuaciones que se prevean para la parte inferior y entorno de los viaductos, así como para los terraplenes más importantes señalados en el anejo 5.3 del referido estudio.

7. Seguimiento y vigilancia

Se realizará el seguimiento y control establecido por el estudio de impacto en su capítulo 8, referente al plan de vigilancia así como de las actuaciones que se deriven del cumplimiento de las condiciones de esta declaración. Se remitirán a la Dirección General de Política Ambiental, los informes que se especifican en los plazos que a continuación se señalan.

Antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción:

-Resultado del análisis sobre las posibilidades y soluciones técnicas que supondría la eliminación del acceso a Ranón, al que se refiere la condición 1.1.

-Resultado de la solución adoptada para el nudo de Vista Alegre, al que hace referencia la condición 1.2.

-Relación de caminos y vías afectados por la obra, y actuaciones diseñadas para asegurar la permeabilidad para habitantes del entorno de la variante, referida en la condición 1.3.

-Medidas diseñadas para paliar el efecto barrera, citado en la condición 1.4.

-Medidas diseñadas para paliar la afección acústica en la zona del nudo de Querúas, requeridos por la condición 5.

-Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra al que hace referencia la condición 6.

Con carácter semestral y durante un periodo de tres años, remitiéndose el primer informe antes de la emisión del acta de recepción provisional de la obra:

-Informe del estado y progreso del suelo repuesto según la condición 6 y de la vegetación utilizada en la restauración y recuperación ambiental.

-Informe del desarrollo y progreso del plan de recuperación de escombreras, vertederos de residuos e instalaciones auxiliares de obra.

-Informe del estado y eficacia de los pasos para animales instalados así como de las pantallas acústicas a que se refieren las condiciones 1.4 y 5 respectivamente.

Del examen de dicha documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las ac-

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

Madrid, 23 de abril de 1992.-El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Descripción del proyecto

El proyecto objeto de estudio corresponde a la variante de Luarda, comprendida entre Otur y Querúas, entre el punto kilométrico 508,117 de la CN-634 y el 159,40 de la CN-632.

La intersección de Canero entre la N-632 y la N-634 así como la valoración de la conexión entre Querúas y Ranón, se incluyen dentro de este proyecto.

La variante discurre en la totalidad de su trazado por el término municipal de Valdés, incluyendo la intersección de Canero y el acceso a Ranón, 10,635 kilómetros es la longitud total de la variante y 2,100 kilómetros de la del acceso a Ranón.

La sección de la calzada es de 7,00 metros con un carril de 3,5 metros para cada sentido con arcenes de 2,50 metros a cada lado. La superficie ocupada por la variante es de 43,3 hectáreas.

Debido al accidentado relieve del terreno, se prevén movimientos de tierras de cierta consideración, que supondrán un volumen de desmontes de 834.550 metros cúbicos y 272.300 metros cúbicos de terraplén; por tanto, será necesaria la realización de más de 550.000 metros cúbicos de vertederos.

El trazado incluye la realización de cuatro viaductos: la Capitana y Canero, de gran envergadura, y Ricandi y Zurranco, de tamaño menor. Considerando el trazado en planta y alzado, la amplitud del valle, la menor afección de suelo, las características del entorno y el condicionamiento económico, se plantean distintos tipos de soluciones, eligiendo las que se estima que presentan mayor adaptación al conjunto de las variables y premisas consideradas. Para el viaducto de la Capitana se elige como óptima la solución de canto variable con vano central de 170 metros de luz. En el viaducto de Canero, debido a su trazado curvo, se opta por la solución de canto constante con luces centrales de 70 metros a pesar de la mayor ocupación de terreno debido al aumento en el número de pilas. La elección para el viaducto de Ricandi es con tablero en losa pretensada de canto constante y vanos centrales de 40 metros de luz. En el viaducto de Zurranco, por su menor costo y mejor adaptación a las características del entorno, consideran como más aconsejable la solución de arco. Están previstos nueve pasos sobre la variante así como varios nudos también con sus correspondientes pasos a distinto nivel. La variante en toda su longitud tendrá limitación total de accesos mediante un cerramiento y sólo podrá ser atravesada por los pasos a distinto nivel proyectados.

Tanto en el desarrollo del anteproyecto como en el proyecto se tiene en cuenta la posibilidad de duplicación de la variante y su conversión en autovía.

ANEXO II

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

El Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza no formula observaciones particulares respecto al planteamiento del proyecto. No obstante, puntualiza que el estudio de impacto ambiental debería incluir una caracterización del territorio no urbano próximo al trazado, con mención expresa de las vías pecuarias que pudieran ser afectadas

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio presentado desarrolla todos los epígrafes que prescribe el Reglamento de Impacto Ambiental, considerando, para efectuar el análisis ambiental, una única alternativa de trazado.

La previsión de alteraciones que refleja el estudio, son las siguientes:

- Impacto sobre suelo de alto valor, agrícola y paisajístico.
- Impacto sobre fauna y vegetación.
- Afecciones al sistema hidrológico.
- Contaminación atmosférica y acústica.
- Alteraciones en el paisaje.
- Elevado número de afectados por las expropiaciones del suelo agrícola que atraviesa la variante.
- Repercusiones que tendrá la ejecución de las obras sobre la accesibilidad de los usuarios de la variante y los habitantes del entorno.
- Incidencia que supondría la realización de duplicación de la calzada.
- Impacto producido en zonas de vertederos.

Las medidas correctoras que propone son las siguientes:

- Revegetación de las zonas afectadas.
- Aprovechamiento de la tierra vegetal.

- Selección de la procedencia de áridos.
- Criterios para ejecución de vertederos y su recuperación.
- Pasos para animales.
- Limpieza y terminación de las obras.
- Accesibilidad de usuarios.
- Caminos agrícolas.
- Revisión de Normas Subsidiarias.
- Señalización de Servicios existentes.
- Área de descanso en el entorno del viaducto de Canero.
- Aislantes acústicos.
- Control de la publicidad.

Se propone también un plan de vigilancia para el seguimiento y control de las medidas correctoras y de mantenimiento establecidas.

Análisis del contenido

Según el estudio, el medio, morfológicamente está constituido por las laderas del sistema montañoso litoral, la rasa que se desarrolla a partir del piedemonte de las citadas laderas y, ya en contacto con el mar, los acantilados litorales y depósitos detríticos. El único trazado que se propone discurre desplazado hacia el interior, lo que permite mantener los valores fundamentales de la carretera favoreciendo una mayor protección de los núcleos urbanos y sus áreas de expansión procurando, al mismo tiempo, no invadir la rasa excepto en los puntos de enlace con la carretera actual.

-El inventario ambiental y la descripción de las interacciones ecológicas se realizarán de forma amplia y adecuada.

-La identificación de impactos es buena, aunque no se hace una valoración cuantitativa de los mismos.

-No se mencionan, de forma concreta, los caminos y vías que serán afectados por la realización de la variante.

-Se refleja en el estudio que, según el planeamiento Urbanístico, la variante queda incluida dentro de la franja de terreno reservado para infraestructuras.

-El Nudo de Vista Alegre y los dos de Querúas ocupan algo más del suelo previsto en el citado planeamiento.

-El Nudo de Canero, sin embargo no está previsto en el mismo, ocupando suelos cuyas denominaciones son: «Cauce público», «Costa», y «Genérico».

-El suelo que ocuparía el acceso a Ranón, no está previsto en el referido planeamiento y atraviesa, zonas de importancia forestal, paisajística, agrícola y rural elevada. En el documento de síntesis se expresa la conveniencia de replantear su ejecución debido al desequilibrio existente entre su reducida funcionalidad y su elevado coste ambiental. Se apunta como alternativa canalizar todos los movimientos por la glorieta de Querúas y rediseñar la intersección de Canero. De esta forma el nudo de Querúas sería innecesario.

-La accesibilidad para los habitantes del entorno queda bien cubierta por los pasos superiores previstos, además de los correspondientes a los cuatro nudos y glorietas. Sin embargo, en la rasa de Fontoria y Aldín la distancia entre los pasos es de 700 metros habiendo un alto grado de parcelación, por lo que podría ser necesaria la realización de vías de servicio, paralelas a la variante, para uso de los agricultores.

-El efecto barrera que produciría la estructura, queda reducido en gran medida por los viaductos y las obras de drenaje previstas, si bien se propone, en las medidas correctoras, realizar pasos para animales en los terraplenes.

-La afección acústica se localiza, sobre todo, en las viviendas próximas al nudo de Querúas, en el Chano de Canero, proponiendo la realización de una barrera acústica formada por caballones de tierra de unos 2 metros de altura y taludes 1/1 al borde de la variante, que posteriormente serán revegetados.

En el acceso a Ranón, donde también se manifestaría esta afección, se recomienda no realizar barreras acústicas, ya que la carretera discurre a media ladera y se crearía mayor impacto visual.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

Relación de alegantes:

- Ayuntamiento de Valdés (Luarca).
- Don José Ramón García Rodríguez, celador municipal de Chano de Canero (Luarca).
- José García Pérez del Río.

Contenido ambiental de las alegaciones:

-La afección a terrenos incluidos en la futura localización industrial en el Concejo de Valdés (Luarca).

-Existencia de una fuente pública en las proximidades del nudo de Querúas con los correspondientes accesos para personas y animales.

-Posible afección del inmueble denominado «Casa del Barco» en Canero, incluido en el inventario del Patrimonio Arquitectónico de interés Histórico-Cultural del Principado de Asturias, 1979.

13629 RESOLUCIÓN de 24 de abril de 1992, de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por la que se dispone la publicación del Convenio entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, en materia de acreditación de laboratorios de ensayos para el control de calidad de la edificación.

Suscrito, previa tramitación reglamentaria, entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, el día 24 de marzo de 1992, un Convenio de colaboración en materia de acreditación de laboratorios de ensayos para el control de calidad de la edificación, y en cumplimiento de lo establecido en el punto noveno, del acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 1990 («Boletín Oficial del Estado» del 16), procede la publicación de dicho Convenio, que figura como Anexo de esta resolución.

Madrid, 24 de abril de 1992.-La Directora general, Cristina Narbona Ruiz.

ANEXO

Convenio general entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Consejería de Política de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, en materia de acreditación de laboratorios de ensayos para el control de calidad de la edificación

En Madrid, a 24 de marzo de 1992. Reunidos de una parte el excelentísimo señor don José Borrell Fontelles, Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Y de otra el excelentísimo señor don Gregorio Sanz Aguado, Consejero de Política Territorial.

Ambas partes se reconocen mutuamente la capacidad legal necesaria para el otorgamiento del presente Convenio, y al efecto exponen:

Que en virtud de lo establecido en el artículo 31, apartado uno, C, de la Ley Orgánica 9/1982, de 10 de agosto de 1982 («Boletín Oficial del Estado» de 16 de agosto de 1982), que aprobó el Estatuto de Autonomía para Castilla-La Mancha, estableció las competencias, entre otras, en materia de vivienda.

Que, por el Real Decreto 615/1984, de 8 de febrero, se traspasaron las funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha en materia de Control de Calidad de la Edificación.

Que entre las funciones que asume la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha figuran expresamente en el Anexo del Real Decreto la «Programación de las actuaciones de control de calidad de obras de edificación de promoción pública y supervisión de programas de control de edificación de promoción privada; ejecución por sí, o por laboratorios homologados, del control de calidad y la promoción de la calidad de la edificación».

Que en el mismo Anexo del Real Decreto aludido se describen las funciones en las que ha de concurrir la Administración del Estado y la de la Comunidad Autónoma, mencionándose expresamente entre ellas la «supervisión y homologación de laboratorios para la calidad de la edificación».

Que el Real Decreto 1230/1989, de 13 de octubre, alude a la Comisión Técnica de Trabajo sobre Control de Calidad en la Edificación y crea la Comisión Técnica de Acreditación de Laboratorios, en la que cuentan con representación propia las distintas Comunidades Autónomas; a la vez que aprueba las disposiciones reguladoras generales para la Acreditación de Laboratorios de Ensayos para el Control de Calidad de la Edificación, recogiendo las condiciones generales y técnicas que deben cumplir los laboratorios cuya acreditación se solicite.

Que la tramitación de la acreditación corresponde a la Administración autonómica, debiendo ésta instrumentar los medios administrativos necesarios para la concesión de estas acreditaciones y la realización de las comprobaciones técnicas previas, así como para el desempeño de la función de inspección y seguimiento de la acreditación.

Que la Consejería de Política Territorial no dispone en la actualidad de todos los medios precisos para realizar estas funciones.

Que en la disposición adicional segunda del Real Decreto referido se expresa la posibilidad de celebrar convenios de colaboración y asistencia técnica para el mejor cumplimiento de las disposiciones reguladoras para la Acreditación de Laboratorios.

En consecuencia, ambas partes, de común acuerdo, celebran el presente Convenio, que se regirá por las siguientes estipulaciones:

Primera.-Es objeto del presente Convenio establecer el régimen de prestación de asistencia técnica por parte de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, para el ejercicio por parte de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha de las funciones de acreditación de laboratorios de ensayo para el control de la calidad de la edificación.