

Los producidos de forma transitoria por las excavaciones sobre la calidad del agua y la geomorfología; y de forma permanente sobre la fauna y procesos erosivos.

Los derivados de la limpieza del vaso sobre los procesos erosivos.

Los producidos por la presencia de maquinaria sobre la calidad del agua, la fauna, los procesos erosivos y sobre la infraestructura viaria y la de regadíos.

El embalse se asienta sobre suelos bastante impermeables, por lo que según el Estudio no se prevén alteraciones en los acuíferos de la zona.

Según el Estudio no hay presencia de nutria ni de águilas en la zona, ni tampoco formaciones vegetales endémicas en la parte inundable.

Tanto las aguas del río Guadalentín como de las ramblas vertientes, se describen con altas concentraciones de sales y de contaminantes tóxicos derivados de vertidos industriales.

Se prevé mejorar carreteras y caminos cercanos a la obra.

No se prevén afecciones sobre vías pecuarias.

Se describen pérdidas de suelo por procesos erosivos, de hasta 100 Tm/Ha año.

Análisis del contenido

El estudio adolece de falta de información en relación con la valoración relativa de la pérdida de terrenos de cultivo, las afecciones a éstos y a la importancia de la obra en cuanto a la prevención de inundaciones por avenidas. Esto ha motivado la necesidad de formular consultas ulteriores a diferentes órganos de las Administraciones públicas de la Región de Murcia. Las respuestas se recogen en el anexo IV.

Por otra parte, debido a que la hipótesis del Estudio es que el objeto único de la presa será la laminación de avenidas, este no analiza la repercusión de los vertidos industriales que menciona. Sin embargo con las finalidades varias que señala el proyecto, hubiera sido necesario un estudio detallado de tales vertidos sobre el embalse y su evaluación y las medidas necesarias para evitar su entrada en las cadenas tróficas alimentarias. Estos aspectos han sido objeto de tratamiento en el Conducido de la Declaración de Impacto Ambiental.

El estudio no contempla programa de vigilancia.

ANEXO IV

Respuesta a la información solicitada con posterioridad al trámite de información pública

Ayuntamiento de Librilla: En pleno y en sesión extraordinaria, según escrito de 7 de agosto de 1992, afirma que se muestra favorable a la construcción de la presa por solidaridad con los municipios que sufren las avenidas del río.

Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Región de Murcia: En su escrito de 30 de julio de 1992, señala una escasa repercusión en la pérdida de las 53,6 hectáreas de superficie de cultivos en el municipio de Librilla y que la defensa de avenidas es de la mayor importancia.

Agencia para el Medio Ambiente y la Naturaleza de la Región de Murcia: En su escrito de 27 de julio de 1992, comunica que, debido a que los niveles de contaminación del río Guadalentín son altos, el agua del embalse muerto puede ser foco de contaminación y de afección a zonas húmedas ligadas al Guadalentín. Considera imprescindibles las actuaciones de saneamiento en la cuenca receptora.

25931 RESOLUCIÓN de 16 de octubre 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 autovía del Norte, carretera N-I de Madrid a Irún, puntos kilométricos 40,000 al 46,500, variante de El Molar, 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, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 16 de octubre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía del norte, carretera N-I de Madrid a Irún, puntos kilométricos 40,000 al 46,500, variante de El Molar, 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 el 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.

Con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 10 de enero de 1989, como memoria resumen, la Orden de estudio informativo y un plano del referido tramo de la N-I.

El estudio informativo tiene por objeto, a partir de las soluciones planteadas, analizar y seleccionar el trazado más conveniente para la variante de El Molar.

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, 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 las respuestas más significativas se recogen en el anexo I.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, fueron ambos sometidos conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 6 de marzo de 1992, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 16 de junio de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental, y el expediente de información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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 de la información pública del estudio de impacto 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 29 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 sobre el estudio informativo de la autovía del norte, carretera N-I de Madrid a Irún, puntos kilométricos 40,000 al 46,500, variante de El Molar.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y analizadas las características del medio, se informa favorablemente la denominada alternativa número 6, y se establecen por la presente declaración de impacto ambiental, las siguientes condiciones de manera que el proyecto de ésta resulte ambientalmente viable:

1. **Permeabilidad territorial.**—Con objeto de asegurar la permeabilidad territorial y mantener la accesibilidad a través del nuevo tramo de autovía se diseñarán las estructuras y medidas necesarias que, tanto en fase de ejecución como de explotación de la nueva vía, aseguren, al nivel actual como mínimo, el tránsito para personas, ganados y vehículos, así como el funcionamiento de servicios afectados por el trazado elegido. Entre estas medidas se señalan las siguientes:

a) Como se expone en el estudio de impacto ambiental, se realizarán los tres pasos superiores y los dos inferiores previstos para el obligado restablecimiento de las vías y caminos afectados. Se asegurará, en todo momento, la continuidad de la vía pecuaria «Camino de Velázquez», citada en el estudio de impacto, y, entre otros caminos y vías afectados, los caminos de Tejera Vieja y Telle citados en la alegación del Ayuntamiento de El Molar.

b) Se adoptarán las acciones oportunas para garantizar el funcionamiento de las conducciones subterráneas del Canal de Isabel II, que la alternativa elegida atraviesa en el punto kilométrico 4,600.

c) Además se proyectarán pasos inferiores que aseguren los corredores habituales de movimiento de fauna, alterados por la realización de la variante. El número de pasos de ubicación, dimensiones y justificación deberán detallarse en el proyecto de construcción.

2. **Protección del sistema hidrológico.**—Habida cuenta de que la variante discurre por una zona de notable calidad ambiental y que

las aguas de escorrentia vierten directamente a los ríos y arroyos próximos de la cuenca del Jarama, con el fin de proteger el sistema hidrológico se tomarán las siguientes medidas:

a) En los tramos de la variante que se sitúan sobre las barrancadas de El Molar, y de manera especial en la Barrancada de Hocedillas, se tomarán medidas de especial protección que eviten el arrastre de materiales a los cauces, y se protegerá con muretes o estructuras similares la parte inferior de los terraplenes.

b) Se elaborará un estudio hidrológico de la zona que, como señala el informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo, permita justificar las dimensiones de las obras del desagüe en los cruces de los cauces afectados. Se tendrán en cuenta los potenciales arrastres de materiales y se indicará el periodo de recurrencia de las posibles avenidas.

3. **Preservación del Patrimonio Arqueológico.**—Dado el elevado potencial arqueológico de los cerros calizos de El Molar, sobre los que la Comunidad de Madrid realiza un estudio del que puede derivarse la declaración de «Zona de Interés Arqueológico para los mismos, se tendrá en cuenta lo siguiente:

Se consultará con el órgano competente de la Comunidad Autónoma de Madrid, sobre las acciones necesarias a realizar antes de la aprobación del proyecto de construcción y durante la ejecución de éste, para la protección de los eventuales yacimientos, debiéndose cumplir, en todo momento, las prescripciones emanadas del referido Organismo.

4. **Prevención de afecciones por ruido.**—Con objeto de que la ejecución de la obra y su explotación no produzcan molestias a la población o alteren significativamente el sosiego ambiental, se adoptarán las siguientes medidas:

Las voladuras que, como recoge el estudio de impacto ambiental en su capítulo 4.3 se llevarán a cabo en una zona de aproximadamente 975 metros de longitud, se realizarán en las horas centrales de días laborables.

Con el fin de generar menor nivel de ruido, se tendrá en cuenta, en el diseño específico del proyecto, la posibilidad de suavizar la pendiente de la variante en las proximidades del balneario de la Fuente del Toro, que queda situado a 300 metros de la variante.

5. **Protección del suelo e integración paisajística de la obra.**—Dado que, como refleja el estudio de impacto en su capítulo 4, la alteración del paisaje y su morfología es uno de los mayores impactos que producirá la realización de la obra, se incluirá en la redacción del proyecto de construcción, un plan ejecutable de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, que desarrolle los siguientes aspectos:

Análisis de todas las áreas afectadas por la obra y actividades auxiliares para conseguir la integración paisajística del conjunto, estudiando especialmente las acciones que se llevarán a cabo en la zona del Barranco de las Hocedillas.

Ubicación, forma y características finales de los vertederos que albergarán las tierras no aptas y demás residuos generados durante la obra, sin que dichos vertidos se efectúen en las barrancadas, vaguadas, cauces o sus proximidades.

Situación de las instalaciones auxiliares de obra, que tampoco podrán ubicarse en las zonas anteriormente citadas.

Diseño de las medidas que se adopten para asegurar la estabilidad de taludes de terraplenes y desmontes, siguiendo las recomendaciones que recoge el estudio de impacto en el capítulo 5.2.

Recuperación de la capa de tierra vegetal obtenida en las excavaciones, que se tratará para su posterior utilización como recubrimiento de las zonas y superficies que deban ser revegetadas.

Determinación de las zonas a revegetar; las especies arbóreas y arbustivas convenientes y el volumen de siembra y tratamiento que se llevará a cabo para la implantación de la vegetación. Se seguirán para todas estas acciones las pautas que marca el capítulo 5 del estudio de impacto ambiental.

Las acciones de restauración y recuperación ambiental 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 realizarán las acciones de seguimiento y control establecidas por el estudio de impacto ambiental en el capítulo 6, así como las actuaciones que se deriven del cumplimiento de las condiciones de esta declaración.

Semestralmente y durante un periodo de tres años, se remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, un informe del estado y progreso del suelo repuesto y de la vegetación utilizada en la recuperación ambiental a que hace referencia la condición 5; el primer informe se emitirá antes de transcurrir tres meses a partir de la entrada en funcionamiento de la variante.

7. **Documentación adicional.**—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, un escrito certificando la incorporación en el proyecto de construcción de la documentación adicional que esta declaración de impacto ambiental esta-

blece como necesaria antes de la aprobación del mismo, y que es la siguiente:

Informe sobre las acciones y estructuras diseñadas que aseguren la permeabilidad territorial referida en la condición 1.

Resultado de la consulta a que se refiere la condición 3 relativa a la protección del patrimonio arqueológico.

Plan de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, citado en la condición 5.

Del examen de esta 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 ambiental.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA (Madrid)	X
Ayuntamiento de El Molar	X
Coordinadora para la Defensa de las Aves (CODA) (Madrid)	—
Coordinadora Madrileña para la Defensa de la Naturaleza	—
Los Verdes. Federación de Madrid	—
Greenpeace (Madrid)	—
ADENA (Madrid)	—
ALBE (Madrid)	—
Grupo Ecologista de Agrónomos (Madrid)	—
SEO (Sociedad Española de Ornitología) (Madrid)	—
Retama (Madrid)	—
Phoracanta (Madrid)	—
Arba (Madrid)	—
Quercus (Madrid)	—
Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Madrid	X

ICONA: La respuesta del ICONA hace referencia a la existencia en las cercanías de El Molar, de algunos puntos de interés geológico, concretamente una serie paleógena con margas yesíferas, así como dehesas de encina en buen estado de conservación y con aprovechamientos ganaderos tradicionales, que constituyen el hábitat de algunas especies protegidas en la legislación vigente.

Ayuntamiento de El Molar: Manifiesta su disconformidad con el proyecto de la variante porque supondría un deterioro del entorno y una fuente de infracciones urbanísticas, además de provocar una disminución de ingresos a los negocios locales, prefiriendo la actual travesía de la autovía por el casco urbano.

Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Madrid.—Formula las siguientes consideraciones:

Deberá analizarse la existencia de vías pecuarias y zonas de pasto tradicionales con el fin de proteger al máximo la actividad ganadera, resaltando la existencia de 5.000 cabezas de raza ovina autóctona denominada «Churra rubia de El Molar», que conserva rasgos étnicos totalmente diferentes a las otras razas de la meseta, y cuya potenciación es un objeto de la Consejería de Agricultura de la Comunidad de Madrid.

En el sector occidental, en el entorno del río Guadalix, se mantienen áreas naturales en buen estado de conservación con abundante presencia de masa arbórea de *Quercus ilex*. Estas áreas son continuación del Espacio Natural «Dehesa de Moncalvillo», catalogado con el número 27, que mantiene numerosas especies protegidas.

El sector oriental presenta una deforestación generalizada, salvo en las inmediaciones del pueblo del El Vellón, con desarrollo de encinar adhesionado y escasos restos de los cauces continuos y discontinuos de este sector.

La afección a suelo de uso residencial cobra especial importancia en las posibles soluciones que discurran al oeste del actual trazado, por la presencia de Pedrezuela y de la urbanización situada entre dicho pueblo y El Molar.

Como conclusión preliminar de un primer análisis parece desprenderse que será menos agresiva una solución de trazado que discurra por el sector oriental del trazado actual.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto tiene por objeto definir la variante de la carretera N-I, evitando el paso a través de la población de El Molar, en la provincia de Madrid.

Este tramo, de aproximadamente seis kilómetros, formará parte de la autovía del Norte, de Madrid a Irún, estableciéndose una velocidad de proyecto de 100 kilómetros/hora, y limitación total de accesos a las propiedades colindantes.

Se han analizado seis alternativas de trazado que discurren por tres corredores: Uno central, al oeste de El Molar, otro también por el oeste, pero más alejado de la población, y uno por el este:

Alternativa 1: Tiene una longitud de 5,11 kilómetros, un radio mínimo de 1.000 metros y una pendiente máxima del 5 por 100. Discurre junto al límite de los términos municipales de El Molar y Pedrezuela, por el oeste de la urbanización «Vista Sierra».

Alternativa 2: Tiene una longitud de 4,10 kilómetros, con un radio mínimo de 500 metros y una pendiente máxima de 5 por 100. Discurre por el oeste de la Loma de la Canchuelas y, posteriormente, sobre el límite de los términos municipales de El Molar y Pedrezuela, como la alternativa anterior.

Alternativa 3: Tiene una longitud de 4,15 kilómetros, con un radio mínimo de 500 metros y una pendiente máxima del 5 por 100. Esta alternativa discurre por el este de El Molar y muy próxima al casco urbano.

Alternativa 4: Tiene una longitud de 5,35 kilómetros, con radio mínimo de 625 metros y una pendiente máxima del 5 por 100. En su parte inicial coincide con la alternativa 3 y, posteriormente, se separa más del núcleo urbano, para volver a la autovía actual a la altura de Pedrezuela.

Alternativa 5: Tiene una longitud de 7,4 kilómetros, un radio mínimo de 1.000 metros y una pendiente máxima del 4 por 100. Comienza antes de la gasolinera existente en el punto kilómetro 40 y discurre por el oeste junto al cementerio, pasa junto al Cerrillo de San Roque, siguiendo el arroyo del encinar hasta llegar a Prado Crezo, hasta finalizar en el enlace actual del Vellón.

Alternativa 6: Tiene una longitud de 6,70 kilómetros, con un radio mínimo de 875 metros y una pendiente máxima del 4 por 100. Discurre por el este de El Molar, ciñéndose al casco urbano, pasa por detrás de la planta de tratamiento de residuos sólidos para dirigirse después al Prado del Toro y de la Reina (dehesa de interés municipal), desde donde vuelve a la actual autovía en las inmediaciones del enlace de El Vellón.

El estudio realiza inicialmente una preselección de alternativas en la que elimina las alternativas 1, 2 y 3, por ser claramente peores en características geométricas del trazado y en impactos sobre el medio humano y la calidad de vida, aunque su incidencia en el medio físico y en el paisaje es menor.

Sobre las alternativas 4, 5 y 6 realiza una valoración técnica y una comparación desde puntos de vista ambiental, de trazado y seguridad.

La alternativa 5 presenta un desequilibrio importante en movimientos de tierras; la alternativa 4 bordea zonas de pinares y suelos urbanizables, además de afectar la dehesa de El Molar de interés municipal; la alternativa 6 afecta al arroyo de la Hocedillas, aunque tiene equilibrado el movimiento de tierras.

El estudio informativo concluye que desde los puntos de vista tanto del trazado como ambiental la mejor alternativa es la número 6.

La alternativa elegida, que discurre por el sector oriental de El Molar, evita las afecciones a las masas arbóreas de *Quercus ilex*, y al Espacio Natural «Dehesa de Moncalvillo».

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio desarrolla los aspectos fundamentales exigidos por el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental:

Inicialmente se analizan las seis alternativas que plantea el estudio informativo y, en función de criterios de fragilidad del medio y de los objetivos ambientales del proyecto de la variante, se lleva a cabo una selección previa de alternativas en la que, las denominadas con los números 1, 2 y 3 son descartadas al ser notablemente peores que las preseleccionadas, alternativas 4, 5 y 6.

En la descripción del inventario ambiental se analizan de forma exhaustiva los factores de medio físico, paisaje y medio socio-económico. Utiliza cartografía de trabajo de escalas 1:25.000 y 1:10.000, aportando un examen detallado de afecciones a escala 1:5.000.

La identificación y valoración de impactos se realiza de forma comparativa sobre las tres alternativas preseleccionadas designadas con los números 4, 5 y 6.

Sobre el medio físico, las alternativas 4 y 6 presentan, según el estudio, impactos medios, bajos y nulos, mientras que la alternativa 5 produciría impactos elevados relacionados con:

Un considerable volumen de vertidos sobrantes de excavación. La ocupación de diversos hábitats y afección a la ictiofauna del río Guadalix.

Afecciones al cauce y entorno del río Guadalix, que podrían repercutir negativamente sobre el espacio de interés número 27. «Dehesa de Moncalvillo».

Sobre el paisaje la alternativa 5 produciría un impacto de carácter crítico al afectar y ocupar un paisaje de elevada calidad, las Hoces de Guadalix. Las afecciones paisajísticas de las alternativas 4 y 6 son inferiores a la anterior y similares entre sí, pudiendo reducirse el efecto de contraste mediante las medidas correctoras adecuadas.

En el medio socioeconómico, las alternativas 5 y 6 producirían un impacto positivo alto sobre la movilidad lineal, reducción del efecto barrera y reducción de emisiones. Por otro lado, la alternativa 4 parece presentar menores efectos positivos por tener inferior radio mínimo de curvatura y mayor pendiente de rasante, y por liberar menor longitud de travesía.

Como impactos negativos altos en este apartado se identifican, para la alternativa 4, la afección a la reserva de suelos urbanizables de El Molar y la limitación de su expansión hacia el nordeste, y para la alternativa 5, la ocupación de 14,4 hectáreas de cultivos de secano y la potenciación de la urbanización en diseminado.

Tras la valoración de alternativas, el estudio de impacto ambiental selecciona la alternativa 6 por presentar afecciones ambientales menos relevantes.

Los movimientos de tierras previstos para esta alternativa son: 1.688.855 metros cúbicos de desmonte y 1.730.171 metros cúbicos de terraplén, por lo que no se prevén tierras sobrantes, y la previsión de préstamo es de sólo 875 metros cúbicos.

Para el restablecimiento de las vías y caminos afectados por la alternativa número 6 se prevén tres pasos superiores en los puntos kilométricos 1,225; 2,550, y 5,325 y dos pasos inferiores en los puntos kilométricos 3,700 y 4,100.

Las medidas correctoras propuestas para la alternativa seleccionada son las siguientes:

- Estabilización de taludes.
- Tratamiento de superficies.
- Implantación de vegetación.
- Reutilización del suelo.
- Prevención del ruido.
- Protección del patrimonio arqueológico.
- Pasos inferiores para la fauna.
- Protección de caminos y vías pecuarias.

El estudio propone un plan de seguimiento y vigilancia y, finalmente, el documento de síntesis integra y analiza de forma genérica los aspectos estudiados.

Análisis del contenido:

El inventario ambiental es extenso y detallado, desarrollando acertadamente los factores del medio físico que se ven afectados por la realización de la variante.

La identificación y valoración de impacto se efectúa adecuadamente, comparando los resultados de las tres alternativas preseleccionadas.

La cartografía utilizada para el análisis de impactos es minuciosa y apropiada.

La elección de alternativas queda suficientemente justificada.

ANEXO IV

Resultado de la información publicada del estudio de impacto ambiental

Escritos presentados:

- Informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo.
- Informe de la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid.
- Informe del Ayuntamiento de Pedrezuela.
- Certificado del Ayuntamiento de El Molar.
- Certificado del Ayuntamiento de El Vellón.
- Alegación de don Domingo del Prado.

Contenido ambiental de las alegaciones:

La Conferación Hidrográfica del Tajo no encuentra objeción alguna a la alternativa número 6, propuesta en el estudio informativo, si bien, para emitir un informe más concreto, señalan que se necesitaría la separata del proyecto de la obra correspondiente a los cauces afectados, donde se refleje la capacidad de desagüe adoptada en cada cruce, indi-

cando el periodo de recurrencia de las posibles avenidas y justificando estos parámetros con el estudio hidrológico correspondiente.

El Ayuntamiento de El Molar manifiesta su conformidad con la alternativa número 6, si bien realiza las siguientes observaciones:

Efectuar un paso subterráneo que dé continuidad al camino de Tejera-Vieja.

Mantener el camino de Telle.

Respetar los accesos a las fincas colindantes, así como el acceso directo a la zona industrial y estación de tratamiento de residuos sólidos urbanos en el punto de cruce con la carretera Fuente del Toro.

25932 RESOLUCION de 27 de octubre de 1992, de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, por la que se dispone la publicación del Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Comunidad Autónoma de La Rioja para actuaciones de rehabilitación de Corporaciones Locales.

Suscrito, previa tramitación reglamentaria, entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Comunidad Autónoma de La Rioja (Consejería de Obras Públicas y Urbanismo) el día 3 de julio de 1992, un Convenio de Colaboración para actuaciones de rehabilitación de las Corporaciones Locales, 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» número 16), procede la publicación de dicho Convenio que figura como anexo de esta Resolución.

Madrid, 27 de octubre de 1992.—La Directora general para la Vivienda y Arquitectura, Cristina Narbona Ruiz.

ANEXO

Convenio de colaboración entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Comunidad Autónoma de La Rioja para actuaciones de rehabilitación de Corporaciones Locales

En Logroño a 3 de julio de 1992.

REUNIDOS

De una parte, el ilustrísimo señor don Antonio Llardén Carratalá, Subsecretario de Obras Públicas y Transportes, en representación de la Administración del Estado; y de otra, el excelentísimo señor don Pedro Marín Gil, Consejero de Obras Públicas y Urbanismo de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Ambas partes se reconocen mutuamente, en la calidad con que cada una interviene, con capacidad legal necesaria para formalizar el presente Convenio y en su virtud.

EXPONEN

Primero.—Que la Comunidad Autónoma de La Rioja ante el grave deterioro de parte del patrimonio edificado propiedad de las Corporaciones Locales, se planteó la posibilidad de colaborar con ellas en la rehabilitación y puesta en uso de determinados edificios con valor arquitectónico de titularidad Municipal.

No obstante estos propósitos, al sobrepasar el esfuerzo inversor necesario para culminar las actuaciones previstas las posibilidades financieras de la propia Comunidad Autónoma y los Ayuntamientos implicados, planteó en su día en las Cortes una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado de 1991 que fue aprobada, mediante la cual el Ministerio de Obras Públicas y Transportes quedó incorporado a la operación con una aportación de 100 millones de pesetas. Al no poderse suscribir el oportuno Convenio durante dicho ejercicio se renovó el compromiso incluyéndolo en los presupuestos de 1992.

Segundo.—Que el Gobierno de La Rioja, tras los análisis correspondientes, ha facilitado un listado de actuaciones y presupuestos de ejecución estimados.

Tercero.—Que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, dispone de un programa de apoyo a la rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico de las Corporaciones Locales, cuya finalidad entre otras, va dirigida a su puesta en valor a través de la realización de obras de conservación, mejora y sustitución del mismo.

Cuarto.—Que el indicado Programa está dotado presupuestariamente con independencia de los créditos destinados a inversiones reales, directamente promovidas por los órganos gestores del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con un crédito específico, calificado presupuestariamente como de transferencias de capital, destinado a financiar operaciones de tal naturaleza a la Comunidad Autónoma de La Rioja (capítulo 7, artículo 5, concepto 8).

En consecuencia, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Comunidad Autónoma de La Rioja, acuerdan formalizar el presente Convenio de Colaboración con arreglo a las siguientes:

ESTIPULACIONES

Primera.—El objeto de este Convenio es contribuir a la financiación de las obras de rehabilitación de determinados edificios ubicados en municipios de la Comunidad Autónoma de La Rioja, cuya denominación, presupuestos estimados y financiación en millones de pesetas son los siguientes:

Proyecto	Pto. total	Financiación MOFT	Financiación CA La Rioja	Resto financiación
Fuenmayor: Rehabilitación del antiguo Ayuntamiento para Centro Cívico	48	—	12	36
Navarrete: Reh. del Palacio de Las Monjas para Ayto. y Centro Social	210	30	—	180
Alfaro: Reh. del Palacio de La Abadía	69,5	20	—	49,5
Ollauri: Reh. de la Casa Consistorial	17,2	3	2	12,2
Cornago: Reh. de las Antiguas Escuelas para Centro Municipal de usos múltiples	22	—	10	12
Ventosa: Urbanización del entorno de La Iglesia de S. Saturnino	21	4	—	17
Santurdejo: Reforma de edificio para Museo Etnográfico	13,2	—	13	0,2
Haro: Restauración del edif. Antiguo Correos para Conservatorio de Música	76,1	35	—	41,1
Ochanduri: Entorno de La Iglesia de La Concepción	8,1	8	—	0,1
Total	485,16	100	37	348,1

Segunda.—El Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura se compromete a aportar a la Comunidad Autónoma de La Rioja, con destino a la ejecución de las mencionadas obras, la cantidad de 100.000.000 de pesetas en el presente ejercicio económico de 1992, en concepto de subvención única y cerrada y con el fin exclusivo de financiar obra.

Tercera.—La Comunidad Autónoma de La Rioja se compromete a aportar la cantidad de 37.000.000 de pesetas con destino a las mencionadas obras.

Asimismo y dado que los presupuestos estimados exceden del importe global de las aportaciones conjuntas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de la Comunidad Autónoma de La Rioja, esta se compromete a obtener de los Ayuntamientos respectivos los compromisos necesarios que garanticen la financiación correspondiente al exceso resultante, así como a los importes derivados de los honorarios facultativos, modificaciones, revisiones de precios, liquidaciones y otros gastos que pudieran producirse, hasta la finalización de las obras, compromisos que deberán quedar reflejados documentalmente.

Cuarta.—Cada una de las partes se obliga a facilitar a la otra, dentro del plazo de treinta días posteriores a la firma del presente Convenio, certificación de disponibilidad y retención de los recursos económicos cuya aportación se compromete a efectuar, por los importes indicados en las estipulaciones anteriores, obligándose asimismo la Comunidad Autónoma de La Rioja a facilitar en el mismo plazo la totalidad de los proyectos correspondientes a las actuaciones sobre los edificios relacionados en la estipulación primera, así como la documentación acreditativa de los compromisos financieros asumidos por los Ayuntamientos.

Quinta.—La aportación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes no se hará efectiva hasta que se hayan recibido en la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura la totalidad de los proyectos de ejecución, así como de los documentos acreditativos de los compromisos económicos asumidos por los Ayuntamientos.

Sexta.—La Comunidad Autónoma de La Rioja justificará ante la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura la correspondiente inversión mediante certificado acreditativo de las transferencias efectuadas a los Ayuntamientos, con expresión de a que obra se refieren.

Séptima.—Se constituirá una Comisión Técnica de Seguimiento de las actuaciones del presente Convenio. La Comisión estará compuesta por cuatro miembros, designados dos por la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y otros dos por la Consejería de Obras Públicas y Urbanismo de la Comunidad Autónoma de La Rioja. Dicha Comisión deberá reunirse con una periodicidad cuando menos trimestral y sus conclusiones serán elevadas a los Organismos mencionados.