

en materia de asistencia sanitaria de la Seguridad Social a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, pasando a depender la Fundación de las autoridades autonómicas correspondientes, que se subrogarán en el ejercicio de las facultades y atribuciones que los presentes Estatutos reconocen a la Administración General del Estado y al Instituto Nacional de la Salud.

Artículo 28. *Disolución y extinción de la Fundación.*

a) La disolución de la Fundación podrá producirse por las causas establecidas en el artículo 29 de la Ley 30/1994, de 24 de noviembre, de fundaciones y requerirá, en todo caso, la autorización del Consejo de Ministros.

b) El acuerdo de disolución determinará la forma en que se procederá a la liquidación de los bienes pertenecientes a la Fundación. El Instituto Nacional de la Salud designará una Comisión Liquidadora, constituida por tres peritos de reconocida experiencia profesional, no vinculados a la Fundación en los cinco años anteriores a su nombramiento, que elevarán al Instituto una propuesta sobre el procedimiento para la formalización de la disolución.

c) Una vez finalizadas las operaciones necesarias para la liquidación de la entidad, los bienes y derechos aportados en régimen de cesión de uso o adscritos a la Fundación deberán ser devueltos a sus titulares y los bienes del patrimonio propio de la Fundación se aplicarán al servicio público.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

1086

RESOLUCIÓN de 18 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de plataforma y vía de la línea de alta velocidad Zaragoza-Huesca en los tramos Zaragoza-Zuera, Zuera-Tardienta y Tardienta-Huesca (Zaragoza y Huesca), de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificada por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

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

El proyecto de «Plataforma y vía de la línea de alta velocidad Zaragoza-Huesca en los tramos Zaragoza-Zuera, Zuera-Tardienta y Tardienta-Huesca» pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Ley 6/2001, antes citada (concretamente a los especificados en el apartado C del grupo 7 «proyectos de infraestructuras de líneas de ferrocarril»), para los cuales el sometimiento a una evaluación de impacto ambiental será preciso cuando los estados miembros consideren que sus características así lo exigen.

La Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 18 de julio de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un documento informativo del proyecto, con objeto de solicitar para los proyectos de plataforma y vía, la exención del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibido el referido documento informativo, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a diferentes organismos su opinión acerca de la oportunidad de que esta actuación fuera sometida al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, teniendo en cuenta las características del proyecto y la sensibilidad ambiental del área en que se ubica. Asimismo, se solicitó sus sugerencias, referidas a los aspectos

ambientales que, a su juicio debiera considerar el titular del proyecto en el estudio de impacto ambiental, así como las posibles alternativas de actuación.

El contenido ambiental de las respuestas a estas consultas se recogen en el anexo a esta resolución.

Examinada la documentación recibida, esta Secretaría General de Medio Ambiente considera que como resultado de la ejecución del proyecto (consistente en la duplicación de vía actual en ancho internacional en una longitud de 31 kilómetros en el tramo Zaragoza-Zuera, duplicación de vía actual en ancho internacional en una longitud de 28 kilómetros en el tramo Zuera-Tardienta y la implantación sobre la vía actual de un tercer carril para permitir las circulaciones en ancho internacional en el tramo Tardienta-Huesca, con eliminación de todos los pasos a nivel en los tres tramos), no se observa la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que precisen un proceso de evaluación de impacto ambiental.

No obstante, el proyecto de construcción definirá las medidas mitigadoras adecuadas, de acuerdo con las observaciones realizadas por los organismos consultados.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que no es necesario someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental al proyecto «Plataforma y vía de la línea de alta velocidad Zaragoza-Huesca en los tramos: Zaragoza-Zuera, Zuera-Tardienta y Tardienta-Huesca», siempre y cuando se desarrolle conforme al trazado propuesto en el documento informativo presentado en julio de 2001.

Madrid, 18 de diciembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente.	
Dirección General de Calidad, Evaluación, Planificación y Educación Ambiental. Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón.	X
Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura y Turismo de la Diputación General de Aragón.	X
Ayuntamiento de Zaragoza.	X
Ayuntamiento de Villanueva de Gállego (Zaragoza).	X
Ayuntamiento de Zuera (Zaragoza).	X
Ayuntamiento de Gurrega de Gállego (Huesca).	
Ayuntamiento de Almudévar (Huesca).	X
Ayuntamiento de Tardienta (Huesca).	
Ayuntamiento de Sangarrén (Huesca).	
Ayuntamiento de Vicién (Huesca).	
Ayuntamiento de Monflorite (Huesca).	
Ayuntamiento de Huesca.	

El contenido significativo desde el punto de vista ambiental es el siguiente:

La Dirección General de Calidad, Evaluación, Planificación y Educación Ambiental. Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón manifiesta que la actuación no afecta a espacios naturales protegidos, a humedales del convenio Ramsar, a áreas de montaña ni a ZEPAs. Sí atraviesa, en el cruce del río Gállego, la zona declarada como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Bajo Gállego» en un tramo lineal de unos 150 metros, donde se han cartografiado bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba*.

Señala que la infraestructura proyectada intercepta dos vías pecuarias en la provincia de Zaragoza y cinco en la de Huesca, lo que supone que se deben tramitar los oportunos expedientes ante el Servicio Provincial de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón en Zaragoza o Huesca respectivamente.

Indica que las características de la alternativa propuesta y la escasa sensibilidad ambiental del área en que se ubica la actuación determinan que la extensión, magnitud y complejidad de los potenciales impactos ambientales a valorar de acuerdo con el Anexo III de la Ley 6/2001 sean mínimas por lo que a la vista de la documentación presentada y, según su criterio, considera que el proyecto no requeriría de la tramitación de una evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura y Turismo de la Diputación General de Aragón considera que si bien

el proyecto no supone la modificación del trazado actual de la vía férrea, la supresión de gran número de pasos a nivel y la necesidad de realizar obras subsidiarias (caminos de acceso, zonas de vertidos y préstamos, etc.), hace recomendable la evaluación de impacto ambiental de dicho proyecto.

En este sentido indica que la zona afectada por el proyecto presenta gran densidad de yacimientos arqueológicos y desde el punto de vista paleontológico las formaciones geológicas afectadas son en algunos casos de interés.

Señala una serie de medidas correctoras que deberían recogerse en la declaración de impacto ambiental.

El Ayuntamiento de Zaragoza manifiesta que la actuación se enmarca dentro de las previstas en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 para el Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Limitándose su informe al análisis al subtramo: Zaragoza (Miraflores)-Zuera en lo que afecta al término municipal de Zaragoza. Así, el ámbito de la actuación transcurre a lo largo de 13 km., arrancando su trazado de la vía de ancho UIC del túnel urbano del AVE en el entorno de la estación de Miraflores.

Indica que al tratarse de una actuación a desarrollar sobre el corredor existente, no son previsibles impactos importantes una vez finalizada la actuación. No obstante, durante el desarrollo de las obras se deberán programar las medidas necesarias para evitar impactos sobre el entorno de la obra, especialmente en el tramo que afecta al río Ebro y sus riberas debido a su importancia como parte integrante de la red de espacios naturales de la ciudad. Además se trata de un tramo en el que se prevé un nuevo trazado como consecuencia de la construcción del nuevo viaducto sobre el río Ebro, el cual deberá permitir la máxima permeabilidad de las riberas del río, de modo análogo al nuevo puente viario del Tercer Cinturón, no siendo en ningún caso la luz total de la estructura inferior a la de dicho puente (300 m.).

Menciona, además, que en el Avance del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de los Sotos y Galachos del río Ebro-Tramo Zaragoza-Escatrón (PORN) redactado por el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón, de fecha marzo de 2001, se establece en su Título VI Determinación de las Actividades e instalaciones sometidas a EIA, artículo 63, que entre otras actividades se someterá al procedimiento de EIA, en el ámbito del PORN, la construcción de puentes, viaductos y otras infraestructuras lineales transversales al cauce.

El Ayuntamiento de Zuera dice que la afectación de uno de los tramos sobre el LIC del Bajo Gállego, en lo que respecta al término municipal de Zuera, según la descripción del documento informativo, da lugar al interés y a la importancia de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, por tratarse, según indica, de un ecosistema de alta fragilidad.

El Ayuntamiento de Villanueva de Gállego considera que el trazado de la vía no tiene apenas afección en paso por el territorio del término municipal.

Señala que el único espacio especial de interés es el LIC del Bajo Gállego, el cual no parece afectado por el trazado propuesto.

El Ayuntamiento de Almudévar solicita una valoración de impacto global identificado y valorado dentro de su término municipal.

Sugiere que se analicen las acciones del proyecto dada la cercanía a los núcleos de San Jorge y Artasona del Llano, y el paso por una serie de caminos rurales y vías pecuarias. También deben analizarse la contaminación acústica y la vegetación potencial en estas zonas.

Destaca dentro de los factores socioeconómicos la calidad de vida del núcleo de San Jorge, y las actividades del sector agrario y sector servicios que se ven muy afectadas.

1087

RESOLUCIÓN de 9 de enero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, así como el Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, previa a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo y en el Real Decreto 1415/2000 de 21 de julio, modificados por el Real Decreto 376/2001 de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio

Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme con el artículo 13 del reglamento 1131/1988, la Dirección General de Aviación Civil remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Una vez recibida la referida memoria-resumen por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se estableció por un plazo de 60 días, desde el 19 de julio de 2000, el periodo de consultas a las personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas por la ejecución del proyecto. En virtud del artículo 14 del reglamento citado, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) de las contestaciones recibidas.

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

El promotor, elaboró el estudio de impacto ambiental de la ampliación del aeropuerto de Barcelona presentándolo ante la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio, y además, AENA realizó un estudio del impacto ambiental acumulado para el conjunto de proyectos de las obras de interés general del Estado que puedan producir sinergias entre actuaciones, con el objeto de garantizar la coherencia de la Red Natura 2000. En función de este criterio se ha analizado el impacto conjunto del desvío del río Llobregat, la línea de alta velocidad de conexión al aeropuerto, y la propia ampliación del aeropuerto.

El estudio de impacto contempla también un conjunto de actuaciones de relevancia territorial sobre el delta del Llobregat, íntimamente unidas a la ampliación del aeropuerto, como son la nueva área terminal, sus accesos y las instalaciones auxiliares de obra.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental sometió el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» número 71 de viernes 23 de marzo de 2001, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del Real Decreto 1311/1988.

Finalmente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor de todas alegaciones, y con fecha 12 de julio de 2001 AENA remitió a la citada Dirección General un informe con las consideraciones sobre las alegaciones formuladas.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV resume el resultado del trámite de información pública.

El anexo V contiene la síntesis del documento presentado a la Comisión Europea en el trámite de consulta según el artículo 6.4 de la Directiva 92/43/CE.

En consecuencia, la Secretaría General del Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1, y 18 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona.

Declaración de impacto ambiental

La documentación contenida en el expediente justifica que la actual situación de saturación del aeropuerto de Barcelona, los incrementos de tráfico de aeronaves y del número de pasajeros, su efecto sobre la economía de Cataluña y las sinergias con las actuaciones de las obras derivadas de la potenciación de la plataforma logística de Barcelona como son la ampliación del puerto, el desvío del río Llobregat y la implantación de las líneas ferroviarias, obligan a desarrollar una actuación estratégica que permita no sólo aumentar la capacidad del aeropuerto sino además potenciar, de acuerdo con las propuestas de la Unión Europea, la relación intermodal entre los sistemas de transporte. Es por ello que existen razones imperiosas de interés público de primer orden para dotar a Barcelona de una infraestructura capaz de asumir estas necesidades.

El proceso de ampliación del aeropuerto de Barcelona, iniciado formalmente en 1988, año en que se redactó la primera versión del plan director, y cuyos actos preparatorios fueron anteriores, incluía la construcción de una nueva pista, situada en un ámbito inmediato a la ahora prevista.

En este largo proceso, los objetivos y el marco estratégico y ambiental de la ampliación se definen con la firma, el 16 de abril de 1994, del Convenio de Cooperación sobre Infraestructuras y Medio Ambiente en el Delta, por parte del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente,