

7604

RESOLUCIÓN de 29 de marzo de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio de alternativas del acondicionamiento de la N-232. Tramo: L.P. Castellón-Intersección con carretera provincial a Ráfales» de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

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, 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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el «Estudio de alternativas del acondicionamiento de la N-232. Tramo: límite de la provincia de Castellón-intersección con carretera provincial a Ráfales», se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6 (proyectos de infraestructuras) del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental y las resoluciones sobre la evaluación de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 27 de mayo de 2002, la memoria-resumen del estudio informativo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la citada memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 7 de noviembre de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 22 de febrero de 2003 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Teruel de 25 de febrero de 2003.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 26 de septiembre de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo, así como un croquis de la actuación.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por 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, y por los artículos 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 29 de marzo de 2005, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio de alternativas del acondicionamiento de la N-232. Tramo: límite de la provincia de Castellón-intersección con carretera provincial a Ráfales».

Declaración de impacto ambiental

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del

proyecto, se considera que para la realización de la alternativa 1.1 propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto.—La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con objeto de disminuir las afecciones sobre el paisaje, la geomorfología y la vegetación en las laderas escarpadas en zonas boscosas de pinar en los pp.kk. 0+210 y 0+550, se desplazará el trazado en esta zona (pp.kk. 0+000 al 0+600) en la medida de lo posible hacia el oeste aproximándose a la carretera actual.

1.2 Sin perjuicio de las modificaciones que introduzcan las condiciones 1.1, 1.5, 1.7 y 1.10, los desmontes situados entre los pp.kk. 0+200-0+240, 4+420-4+640, 6+880-6+960, 9+160-9+420 y 9+990-10+100, todos ellos en laderas escarpadas de zonas boscosas, se proyectarán de forma que reduzcan la ocupación de suelo para minimizar la afección a estas zonas y la formación de amplias superficies de desmonte. Se recurrirá si fuera preciso a la construcción de muros.

1.3 Con objeto de evitar la importante ocupación de los campos de labor que provoca el terraplén de unos 24 metros de altura proyectado entre los pp.kk. 0+700 y 1+040, aumentar la permeabilidad de la vía, mejorar la compensación de tierras del proyecto y reducir el impacto paisajístico, se construirá un viaducto entre los pp.kk. 0+750 y 1+040, que permitirá por lo tanto la continuidad del camino situado en el p.k. 0+760 y de la vía pecuaria situada en el p.k. 1+020.

1.4 Con objeto de evitar la importante ocupación de los campos de labor que provoca el terraplén de unos 20 metros de altura proyectado entre los pp.kk. 2+400 y 2+840, y mejorar la compensación de tierras del proyecto, el trazado se desplazará hacia el oeste, de forma similar a la alternativa 2.1, con lo que se disminuirá la altura del mismo.

1.5 Con objeto de disminuir el efecto barrera sobre la fauna y la altura del desmonte en el collado del p.k. 4+500 se elevará ligeramente la altura de la rasante y se dispondrá un paso superior para la fauna de al menos 8 metros de anchura.

1.6 Con objeto de disminuir las afecciones sobre la geomorfología y el paisaje debidas al emboque de la boca sur del túnel de Monroyo (p.k. 6+250) en una ladera muy vertical e inestable, se bajará la rasante en todo el tramo anterior de forma que el emboque se produzca a una cota más baja antes del cruce con la carretera actual. Con ello también se disminuirá la altura del terraplén situado antes del túnel (pp.kk. 5+600-6+200). Asimismo se procurará que las vías de enlace a Monroyo adapten su trazado a la carretera actual para disminuir los movimientos de tierras y el impacto paisajístico.

1.7 Con objeto de disminuir la afección (sobre el paisaje, geomorfología y vegetación) a la ladera muy escarpada en el acceso norte al túnel de Monroyo (p.k. 7+000) se desplazará el trazado del tronco hacia el este en esta zona.

1.8 Con objeto de disminuir la ocupación del enlace norte de Monroyo se diseñará un enlace con menor ocupación en planta.

1.9 Con objeto de disminuir la altura del terraplén situado entre los pp.kk. 8+150 y 8+400 se bajará la rasante desde el acceso sur al túnel de la Consolación.

1.10 Sin perjuicio de que la condición anterior suponga también un descenso en la altura del terraplén situado entre los pp.kk. 8+700 y 9+100, con objeto de evitar el fuerte impacto visual de este terraplén que se proyecta con una altura próxima a los 25 metros de altura, reducir también la afección a las masas boscosas y la ocupación del suelo y mejorar el balance de tierras de la obra, el trazado se desplazará hacia el oeste de forma similar a la alternativa 2.1, acercándose más a la carretera actual. Asimismo, con objeto de reducir la altura de desmonte y la afección a la ladera con pinos del p.k. 9+300, se desplazará el trazado hacia la carretera actual, de forma que sea compatible con la modificación del párrafo anterior, aunque implique una reducción de los radios del trazado.

1.11 Entre los pp.kk 11+140 y 12+000 se ajustará el trazado acercándolo a la carretera actual con el objeto de aprovechar en la medida de lo posible el terreno ocupado por ella y disminuyendo también la altura del terraplén en esta zona.

1.12 Con objeto de reducir el impacto visual del gran desmonte previsto entre los pp.kk. 12+300 y 12+500, que tiene una altura próxima a los 30 m en el eje, en esta zona el trazado discurrirá en túnel, que se ejecutará en mina si las condiciones geotécnicas del terreno lo permiten. Si como consecuencia de esta condición la intersección con la carretera de la Cerollera no fuera viable desde el punto de vista de la seguridad, se adelantará su conexión a la carretera, evitando en cualquier caso la afección a la Venta de la Ramona.

1.13 El proyecto de construcción que se realice para la ejecución del proyecto incluirá un proyecto de desmantelamiento del tramo que queda fuera de servicio que definirá el uso final del mismo y las actuaciones a realizar. Estos usos se establecerán de acuerdo con los municipios afectados y el Gobierno de Aragón y deberán ser compatibles con el medio ambiente. Los tramos que queden sin uso se demolerán, procediendo posteriormente a la restauración morfológica y finalmente a su revegetación.

1.14 Para disminuir el impacto paisajístico, en las bocas de los túneles se dispondrán, si fueran precisos, falsos túneles de longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuas, similares a las actuales.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación.

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 1,5 metros con objeto de posibilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Debido al elevado riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.4 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. En las zonas boscosas ocupadas principalmente por pinares, no se abrirán nuevos caminos de obra, salvo que se demuestre que son imprescindibles.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.–Para preservar la calidad de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Ebro, las siguientes medidas:

3.1 Con objeto de no afectar significativamente a los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de la excavación de los túneles se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

3.3 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigón, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

4. Protección de la fauna.–Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección atmosférica.

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre la localidad de Monroyo y en el entorno de la ermita de La Consolación, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

6. Protección contra el ruido.–El estudio de impacto ambiental señala a la localidad de Monroyo como la más afectada por problemas de ruido (actualmente la carretera N-232 discurre en travesía por esta localidad). El modelo acústico utilizado en el estudio prevé que la construcción de la alternativa 1.1 produzca una disminución de ruido en esta localidad al proyectarse una variante en túnel a la travesía de Monroyo. El estudio no considera necesario, en principio, la aplicación de medidas correctoras. No obstante, el proyecto de construcción incluirá un estudio acústico de mayor detalle del entorno de todo el trazado, desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido. Dicho estudio deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Se prestará especial atención a la localidad de Monroyo.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección adicionales a las indicadas en el estudio de impacto ambiental, para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zona de sensibilidad acústica	Nivel día-tarde-noche (L den)	Nivel nocturno (L night)
Zonas residenciales	65 dB(A)	55 dB(A)
Zonas industriales, comerciales o empresariales	75 dB(A)	75 dB(A)
Zonas hospitalarias	55 dB(A)	45 dB(A)
Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas	55 dB(A)	55 dB(A)

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

Salvo las obras en el interior del túnel de la variante de Monroyo, no podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de este núcleo urbano, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

7. Medidas de protección del patrimonio cultural.

7.1 En coordinación con el Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón, se realizará una prospección arqueológica y paleontológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con el citado Departamento, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por especialistas de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno del p.k. 1+600 donde el estudio de impacto ambiental sitúa el yacimiento de San Bernardo y al yacimiento paleontológico de Ráfales en el final del trazado.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas: n.º 7 (p.k. 0+400), n.º 6 (p.k. 1+000), n.º 4 Paso Real Cabañero (p.k. 4+220), n.º 3 V. P. de los Estrechos (p.k. 10+760) y n.º 2 V. P. de los Estrechos (p.k. 13+100). Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Comunidad Autónoma de Aragón, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.-Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalizará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.-El estudio estima un volumen de excavación de 800.942 m³ y un volumen de terraplén 2.272.352 m³. Señala también la ubicación de cinco vertederos a lo largo del recorrido, todos ellos situados entre la carretera actual y el acondicionamiento proyectado. Dado que el volumen de terraplén es muy superior al de desmonte, es previsible que las necesidades de vertido no sean muy grandes, por lo que con el objeto de salvaguardar las formaciones vegetales existentes en la ubicación prevista del vertedero 2 (entre los 8+010 y 8+320) y del vertedero 3 (entre los pp.kk. 9+760 y 9+870), se evitará su utilización.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

Las zonas de préstamos que no coincidan con canteras con planes de restauración aprobados y los vertederos que no coincidan con los propuestos en el estudio de impacto ambiental, deberán someterse a las autorizaciones ambientales preceptivas. A estos efectos y para determinar la ubicación de las instalaciones auxiliares y caminos de obras, el proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión las zonas con vegetación arbórea, las proximidades de áreas urbanas, los suelos de elevada capacidad agrológica, las zonas de interés arqueológico y paleontológico, así como las zonas de elevado valor ecológico y paisajístico. El emplazamiento final de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilida-

des de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

10. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.-Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a la restauración de los tramos de la carretera actual que queden fuera de servicio, de acuerdo con lo indicado en la condición 1.13.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo prioridades en función de su disponibilidad y de las implicaciones paisajísticas.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas, en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra (salvo los indicados en la condición 1.2) y de terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Si perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán 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 de la obra.

11. Seguimiento y vigilancia.-El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del

programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Con objeto de informar sobre la fecha de inicio de las obras, comunicación del acta de comprobación del replanteo. Asimismo informe paralelo sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Con objeto de conocer la fecha de finalización de las obras, comunicación del acta de recepción de las obras.

f) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre la permeabilidad y de la mortalidad por atropello de la vía a que se refiere la condición 4.

Informe sobre la efectividad de las medidas acústicas que eventualmente se requieran en cumplimiento de la condición 6.

Estado y progreso de las áreas a las que se refiere la condición 10.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, para una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

12. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del proyecto a la cual se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección de los suelos y de la vegetación, a la que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a la que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección de la fauna, a la que se refiere la condición 4.

Estudio acústico y, en su caso, proyecto de medidas de protección, a la que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica y paleontológica, programa de seguimiento y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado ni descubierto en las prospecciones, referida a la condición 7.

Mantenimiento de la permeabilidad y reposición de las infraestructuras a la que se refiere la condición 8.

Localización de todas las zonas de préstamos, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares de obra a las que se refiere la condición 9.

Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a la que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a la que se refiere la condición 11.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras.—Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificaciones de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa 1.1, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Ánalisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Aragón.

Lo que se hace público para general conocimiento, 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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 29 de marzo de 2005.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente	X
Confederación Hidrográfica del Ebro	X
Delegación del Gobierno en Aragón	-
Subdelegación del Gobierno en Teruel	X
Dirección General de Calidad, Evaluación, Planificación y Educación Ambiental de la Diputación General de Aragón	X
Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Diputación General de Aragón	X
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Turismo de la Diputación General de Aragón	X
Dirección General de Medio Natural del Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón	X
Diputación Provincial de Teruel	-
Instituto Geológico y Minero de España (Madrid)	-
Cátedra de Biología de la Facultad de Ciencias (Zaragoza)	-
A.D.E.N.A. (Madrid)	-
Ecologistas en Acción (Madrid)	-
F.A.T. (Madrid)	-
Sociedad Española de Ornitología (S.E.O) (Madrid)	-
Sociedad de Conservación de Vertebrados (S.C.V.) (Madrid)	-
Fundación Ecología y Desarrollo (Zaragoza)	-
Otus-Ateneo. Ornitológos Turolenses (Teruel)	-
Ayuntamiento de Torre de Arcas (Teruel)	-
Ayuntamiento de Monroyo (Teruel)	-
Ayuntamiento de la Cerollera (Teruel)	-
Ayuntamiento de Ráfales (Teruel)	-

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente señala que no existen coincidencias del proyecto con ZEPAs, LICs, IBAs, hábitats naturales de interés comunitario fuera de la Red Natura 2000, otros espacios establecidos en la Ley 4/1989,

sitos RAMSAR u otras figuras relativas a convenios internacionales. Señala también que no existen especies en peligro de extinción de acuerdo con el catálogo nacional de especies amenazadas. Indica a título preventivo que deberían tenerse en cuenta, principalmente durante la fase de obras, los hábitats de interés comunitario situados a menos de un kilómetro del trazado. Concluye indicando que dadas las características del proyecto y pese a que el extremo sur del trazado se localiza a poco más de un kilómetro de la ZEPA ES0000307 «Els ports de Beseit»/LIC ES5233001 «Tinenca de Benifassá, Turmell i Vallivana», las actuaciones previstas no deberían generar afecciones sobre la Red Natura 2000.

La Confederación Hidrográfica del Ebro remite un informe del Servicio de Actuaciones Medioambientales de la Comisaría de Aguas que indica que todas las alternativas producen similar afección sobre la hidrología. Señala que la alternativa que se seleccione deberá: respetar las áreas de inundación periódica; cruzar por donde los ecosistemas ligados a la dinámica fluvial presenten menor sensibilidad; elegir la geometría de las obras de paso con criterios de minimización de impactos medioambientales; integrar medioambientalmente las infraestructuras mediante revegetación; evitar la ocupación del lecho de los cauces con elementos que puedan alterar la dinámica natural de la corriente; ejecutar las obras de acuerdo con un calendario de los ciclos biológicos de las especies tanto animales como vegetales afectadas; elegir la ubicación de las zonas de acopio, parques de maquinaria e instalaciones auxiliares con el criterio de no afectar a zonas sensibles ambientalmente (fuera de la zona de policía de los cauces); incorporar, mediante la formación, hábitos de trabajo que reduzcan los riesgos innecesarios para el medio ambiente. Informa finalmente que es necesario estudiar con detalle los efectos de la red de drenaje longitudinal de la carretera sobre los acuíferos, por la posible aparición de zonas de descarga o la alteración de las de recarga.

La Subdelegación del Gobierno en Teruel remite las sugerencias realizadas por la Dependencia de Industria y Energía y por la Unidad de Protección Civil de esa Subdelegación. La primera indica que no existe ninguna explotación, cantera ni permiso de investigación que pudieran verse afectados. Recomienda el estudio por personal especializado del inventario medioambiental, así como el análisis de su valoración y posibles afecciones. También sugiere que se incorpore un capítulo de restauración del medio afectado y la inclusión de un plan de vigilancia ambiental. La Unidad de Protección Civil indica que de adoptarse las alternativas 1.1 o 2.1 se tenga en cuenta la normativa de seguridad en materia de túneles, pues incorporan la construcción de dos, uno en la Variante de Monroyo (353,013 metros) y el otro en el macizo de la Consolación (266,644 metros).

La Dirección General de Calidad, Evaluación, Planificación y Educación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón señala que la actuación proyectada no afecta a espacios naturales protegidos, humedales del convenio RAMSAR, LICs, IBAs ni ZEPAs. Tampoco afecta a hábitats de la Directiva 92/43/CEE ni a vías pecuarias. Indica que puede afectar a dos montes de utilidad pública (TE-3226 y TE-3232).

La Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón estima pertinente considerar una alternativa que contemplara la Variante de Monroyo en túnel, el cruce del macizo de La Consolación en trinchera y salvar el Barranco de Valdeluna mediante viaducto. Considera factible la construcción de una trinchera en la zona del macizo de La Consolación (cota roja 30 metros), que compensaría mejor los volúmenes de desmonte y terraplén. Considera preferibles desde el punto de vista ambiental las alternativas del grupo 2 al discutir el trazado por terreno accidentado a muy accidentado.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Turismo del Gobierno de Aragón realizó una prospección no

intensiva y meramente comprobatoria en la que se encontraron 5 puntos de interés arqueológico. Consideran necesario recomprobar los datos existentes en la Carta Arqueológica de Aragón en la zona afectada pues los resultados de la inspección no coinciden con el informe arqueológico, por lo que plantea la necesidad de realizar una nueva prospección arqueológica intensiva en todo el tramo afectado por las obras, zonas de extracción y de vertidos. De acuerdo con los resultados de los trabajos se arbitrarán las medidas correctoras previas a la obra y durante las mismas. Señala también que es imprescindible el control arqueológico de las zonas de excavación y remociones de terreno cuando afecten a materiales geológicos de edad Jurásica, por su interés paleontológico, derivado de la presencia en ellos de fósiles de invertebrados marinos que pudieran correlacionarse con los hallados en el cercano corte de La Cañada de Verich.

La Dirección General de Medio Natural del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón indica que el terreno es bastante abrupto ocupado por bosque mixto mediterráneo con especies como *Pinus halepensis*, *Quercus ilex*, *Quercus pyrenaica*, *Juniperus oxycedrus*, *J. phoenicea*, *Rosmarinus officinalis*, *Gemista scorpius* y *Thymus vulgaris*, entre otras. Respecto a la fauna destaca la presencia de mamíferos como *Felis sylvestris* (incluido en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas y en el anexo IV de la Directiva 92/43/CEE), *Genetta genetta* (incluido en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón), *Erinaceus europaeus*, *Martes foina* y *Meles meles* (de interés especial). Señala que el estudio de impacto ambiental deberá tratar los siguientes cuestiones: estudio de vegetación potencial y real, y superficie afectada por el proyecto y sus actuaciones asociadas; estudio de fauna de las especies más afectadas; y grado de afección y medidas correctoras.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El estudio consiste en el análisis de las alternativas de trazado para el acondicionamiento de la carretera N-232 en el tramo comprendido entre el límite de la provincia con Castellón y la intersección con la carretera provincial TE-V-3005 a Ráfales, afectando a los términos municipales de La Cerollera, Monroyo, Torre de Arcas y Ráfales, todos ellos en la provincia de Teruel.

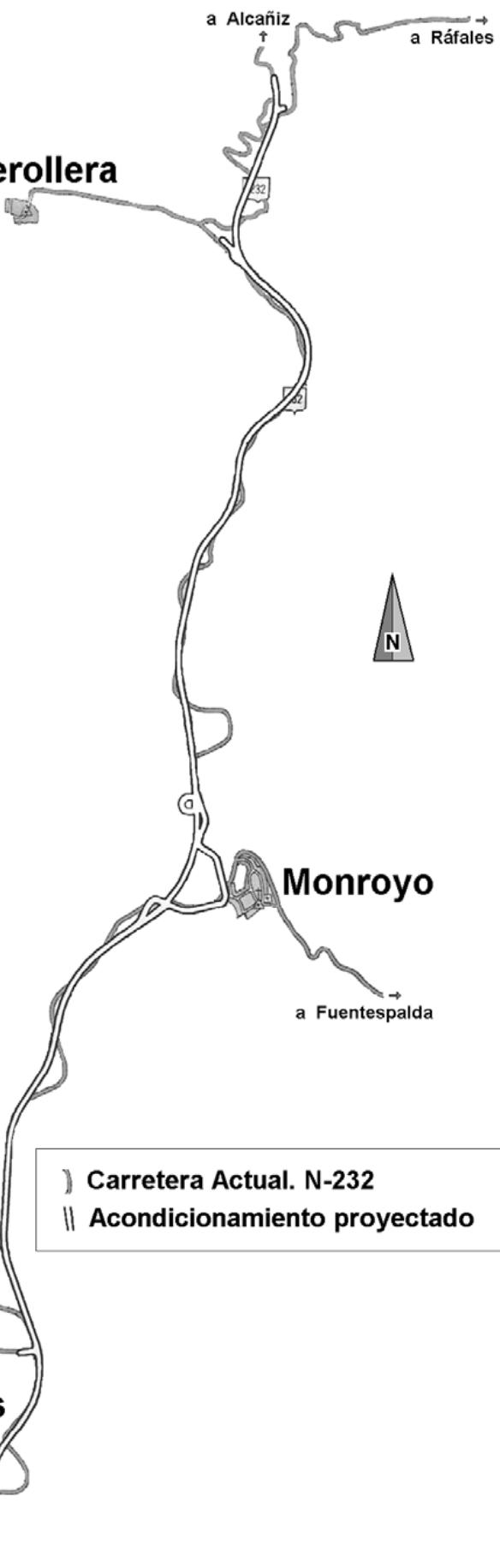
Se trata de construir una carretera convencional por el corredor de la existente en la actualidad, dotándola de una calzada de dos carriles de 3,5 m y arcenes de 1,5 m. También está prevista la construcción de carriles adicionales para vehículos lentos a ambos lados del macizo de Lobatera.

Al tratarse de una obra de acondicionamiento, las alternativas planteadas están muy condicionadas por el mantenimiento de puntos de paso obligado. En el trazado existen tres puntos conflictivos: la travesía de Monroyo, el promontorio en la zona de la ermita de La Consolación y el barranco de Valdeluna. En función de las soluciones adoptadas para resolver estos puntos conflictivos y de la geometría del trazado, se plantean 6 posibles soluciones: 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2 y 2.3. Las del grupo 1 (1.1, 1.2 y 1.3) tienen un radio mínimo en planta de 500 m, y las del grupo 2 (2.1, 2.2 y 2.3) de 250 m. Las alternativas 1.1 y 2.1 incorporan la variante de Monroyo, un túnel en el macizo de La Consolación y un viaducto sobre el barranco de Valdeluna. Las alternativas 1.2 y 2.2 pasan por la travesía de Monroyo, en trinchera por el macizo de La Consolación y con viaducto sobre el barranco de Valdeluna. Finalmente, las alternativas 1.3 y 2.3 pasan por la travesía de Monroyo, en trinchera por el macizo de La Consolación y en terraplén por el barranco de Valdeluna.

El análisis multicriterio se realiza en base a criterios siguientes: características técnicas, impacto ambiental, inversión, rentabilidad, e integración socioeconómica. La alternativa que resulta más ventajosa es la 1.1, que es la que se propone para su desarrollo posterior.



Cerollera



Carretera Actual. N-232
|| Acondicionamiento proyectado

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en 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, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: climatología, geología, edafología, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, espacios naturales inventariados, medio socioeconómico, planeamiento urbanístico, ruido y patrimonio cultural.

El área de estudio se encuentra situada en la zona de conexión de la Cadena Ibérica Oriental y la Cadena Catalana, siendo el eje Monroyo-Torre de Arcas la línea de inflexión estructural entre ambas cadenas. Existe una red fluvial de cabecera formada por pequeñas cuencas que alimentan barrancos que concurren a los ríos Bergantes y Tastavins, ambos subafluentes del Ebro. El territorio potencial del encinar y quejigal ha sido sustituido mayoritariamente por cultivos, predominando en la zona el pinar carrasco no muy denso de *Pinus halepensis* con presencia de *Quercus ilex* subs. ballota y matorral donde es frecuente el romero, oxídedro, coscoja, espliego, brezo... También hay presencia de saucedas asociadas a los cursos de agua, espinar y matorral de romero en zonas deforestadas y comunidades de roquedo calcícola térmico en roquedos y paredes calizas. En la zona aparece una avifauna abundante y pequeños mamíferos. El estudio indica que no existen especies endémicas o sensiblemente importantes de protección. No existen espacios protegidos, aunque sí hábitats de interés comunitarios. También existen dos montes de gestión pública, uno de los cuales se ve afectado en aproximadamente 300 m. Existen también elementos arqueológicos, paleontológicos y etnográficos. Destacan el Más de Sorolla, la Venta de la Ramona y las construcciones entorno al p.k. 93 como elementos etnográficos y el yacimiento paleontológico de Ráfales. También existen vías pecuarias.

Las distintas alternativas producen los siguientes impactos severos: la alternativa 1.1 y la 2.1 sobre la edafología por pérdida de potencial productivo y sobre la vegetación; la 1.2 sobre la calidad del aire durante la explotación, sobre la geología y geomorfología y sobre el medio socioeconómico por el efecto barrera; la 2.2 añade a los de la alternativa anterior (1.2) el impacto sobre la edafología por erosión; la 1.3 sobre la calidad del aire durante la explotación, sobre la geología y geomorfología, sobre la fauna por destrucción de la cubierta vegetal y efecto barrera, así como sobre el medio socioeconómico por el efecto barrera; finalmente la 2.3 añade a los de la alternativa anterior (1.3) el impacto sobre la sobre la edafología por erosión.

De la valoración de los impactos el estudio indica que las alternativas 1.1 y 2.1 son las que producen una agresión menor en términos generales sobre el medio, con impacto global compatible y moderado respectivamente.

El estudio de impacto ambiental incluye medidas preventivas y correctoras, un programa de vigilancia ambiental y el documento de síntesis.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 3 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Subdirección de Carreteras y Transportes del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón se muestra conforme con la propuesta formulada en el estudio de alternativas.

La Diputación de Teruel considera que la alternativa elegida en el estudio es la más viable técnica y económicamente. Indica también que debe contemplarse en el proyecto la intersección con las tres carreteras provinciales afectadas: TE-V-3005 a Ráfales, TE-V-8401 a La Cerollera y TE-V-8411 a Torre de Arcas.

El Ayuntamiento de Monroyo señala que la corporación municipal aceptó una propuesta efectuada por el Ministerio de Fomento que contemplaba distintas actuaciones en los ramales que acceden a la localidad. Muestra su preocupación por el daño económico que puede afec-

tar al municipio, pues en la travesía se encuentran situados diversos servicios. Solicita que se señalice correctamente a Monroyo como zona de servicios, que se concrete la ubicación de los aparcamientos en la travesía y que se asfalte la vía lateral contemplada antes de la entrada al túnel de la ermita de La Consolación, donde se encuentra el albergue municipal.

De acuerdo con el informe de alegaciones, todas las matizaciones indicadas por el Ayuntamiento de Monroyo pueden incorporarse al proyecto de construcción

JUNTA ELECTORAL CENTRAL

7605

RESOLUCIÓN de 5 de mayo de 2005, de la Presidencia de la Junta Electoral Central, por la que se anuncia propuesta de designación de concejal del Ayuntamiento de Ansó (Huesca), en aplicación de lo previsto en el artículo 182.2 de la Ley Orgánica del Régimen Electoral General, de conformidad con lo dispuesto en el número dos del apartado segundo de la Instrucción de la Junta Electoral Central de 10 de julio de 2003 sobre sustitución de cargos representativos locales.

Habiéndose acreditado una vacante en el cargo de concejal del Ayuntamiento de Ansó correspondiente a la candidatura Chunta Aragonesista, se ha procedido por la citada entidad política a designar para cubrir la referida vacante, en aplicación de lo previsto en el artículo 182.2 de la LOREG, a D. Assier Orduna Ardanaz.

En su virtud, en cumplimiento del número dos del apartado segundo de la Instrucción de la Junta Electoral Central Central de 10 de julio de 2003 (BOE número 171, de 18 de julio) sobre sustitución de cargos representativos locales, se ordena la publicación del presente anuncio en el Boletín Oficial del Estado, a fin de que, en el plazo de dos días desde dicha publicación, puedan los representantes de las candidaturas denunciar irregularidades que impidan el nombramiento de dicha persona propuesta, dentro de cuyo plazo podrán examinar el expediente en las dependencias de esta Junta Electoral Central.

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de mayo de 2005.—El Presidente, José María Ruiz-Jarabo Ferrán.

7606

RESOLUCIÓN de 5 de mayo de 2005, de la Presidencia de la Junta Electoral Central, por la que se anuncia propuesta de designación de concejal del Ayuntamiento de Legazpi (Guipúzcoa), en aplicación de lo previsto en el artículo 182.2 de la Ley Orgánica del Régimen Electoral General, de conformidad con lo dispuesto en el número dos del apartado segundo de la Instrucción de la Junta Electoral Central de 10 de julio de 2003 sobre sustitución de cargos representativos locales.

Habiéndose acreditado una vacante en el cargo de concejal del Ayuntamiento de Legazpi correspondiente a la candidatura de Ezker Batua-Izquierda Unida y acreditada igualmente la renuncia de todos y cada uno de los candidatos de la correspondiente lista, se ha procedido por la citada entidad política a designar para cubrir la referida vacante, en aplicación de lo previsto en el artículo 182.2 de la LOREG, a D. Gerardo Antón Martín.

En su virtud, en cumplimiento del número dos del apartado segundo de la Instrucción de la Junta Electoral Central de 10 de julio de 2003 (BOE número 171, de 18 de julio) sobre sustitución de cargos representativos locales, se ordena la publicación del presente anuncio en el Boletín Oficial del Estado a fin de que, en el plazo de dos días desde dicha publicación, puedan los representantes de las candidaturas denunciar irregularidades que impidan el nombramiento de dicha persona propuesta, dentro de cuyo plazo podrán examinar el expediente en las dependencias de esta Junta Electoral Central.

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de mayo de 2005.—El Presidente, José María Ruiz-Jarabo Ferrán.