

### III. Memoria de organización

La Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones fue creada por el Real Decreto ley 6/1996, de 7 de junio, revistiendo la forma de entidad de derecho público del artículo 6.5 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria (TRLGP), adscrita al Ministerio de Fomento, con personalidad jurídica propia y plena capacidad pública y privada.

En la actualidad, es un Organismo Público cuyo régimen jurídico se regula, en la disposición adicional décima de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, así como en el Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria, estando adscrita al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

El objetivo principal del Organismo es velar por la aplicación de los principios de libre competencia, transferencia e igualdad de trato en la actuación de los participantes en el Mercado de las Telecomunicaciones, teniendo atribuciones en la salvaguarda de las condiciones de competencia efectiva en dicho mercado y de los servicios audiovisuales, telemáticos e interactivos, velando por la correcta formación de los precios y ejerciendo de Órgano Arbitral en los conflictos que surjan en el sector de las telecomunicaciones.

La CMT está regida por un Consejo formado por un Presidente, un Vicepresidente y siete Consejeros nombrados por el Gobierno a propuesta del Ministerio de Economía y Hacienda y del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

A 31 de diciembre de 2004, el Consejo estaba formado por las siguientes personas:

Presidente: D. Carlos Bustelo García del Real.

Vicepresidenta: D.<sup>a</sup> Elisa Robles Fraga.

Consejeros:

D.<sup>a</sup> Gloria Calvo Díaz.

D. Luis Bermúdez Odriozola.

D. Crisanto Plaza Bayón.

D. Ignacio Miguel Fernández García.

D. Reinaldo Rodríguez Illera.

D. José Pascual González Rodríguez.

D. Antoni Elías Fusté.

Secretario: D. Alfonso Ramos de Molins Sainz de Baranda.

En cuanto al régimen económico, la CMT tiene patrimonio propio estando integrados sus recursos por:

a) Los bienes y valores que constituyen su patrimonio y los productos y rentas del mismo.

b) Los ingresos obtenidos por la liquidación de las tasas, cánones, precios públicos y sanciones derivados de las competencias y funciones que tiene atribuidas.

c) Las transferencias que, en su caso, efectúe el Ministerio de Economía o el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

La CMT no ha tenido que recurrir a transferencias del Ministerio de Economía y Hacienda, ni del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, habiendo financiado su actividad e inversiones con los recursos obtenidos por la liquidación de tasas y por la gestión de su patrimonio.

En cuanto al régimen presupuestario la CMT está obligada a elaborar anualmente un anteproyecto de presupuesto con la estructura fijada por el Ministerio de Hacienda para su integración en los Presupuestos Generales del Estado.

El presupuesto de la CMT tiene carácter estimativo.

Asimismo el Control Económico y Financiero se efectúa conforme a lo previsto en la Ley General Presupuestaria.

En cuanto al Régimen contable, la CMT, está sometida al Plan General de Contabilidad Pública, rindiendo sus cuentas de acuerdo con la Resolución de 28 de diciembre de 2000, de la Intervención General de la Administración del Estado por la que se aprueba la adaptación del Plan General de Contabilidad Pública a aquellos Organismos Públicos cuyo presupuesto de gastos tiene carácter estimativo.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

6228

*RESOLUCIÓN de 6 de marzo de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto «Plataforma, vías e instalaciones de la segunda terminal de alta velocidad. Estación Zaragoza-Plaza (Feria de Muestras-Aeropuerto)», promovido por la Dirección General de Transportes del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón.*

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, establece en el artículo 1.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas en el anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

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 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 resoluciones sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto de construcción de la plataforma, vías e instalaciones de la segunda terminal de alta velocidad. Estación Zaragoza-Plaza (Feria de Muestras-Aeropuerto) se encuentra comprendido en el apartado c) del grupo 7 del anexo II del Real Decreto Legislativo: Proyectos de infraestructuras «construcción de líneas de ferrocarril, de instalaciones de transbordo intermodal y de terminales intermodales (proyectos no incluidos en el anexo I)».

De acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo, con fecha 13 de abril de 2005, la Dirección General de Transportes del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, la documentación relativa al proyecto, incluyendo sus características, ubicación, potenciales impactos y medidas correctoras, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objetivo del proyecto es la construcción de una segunda estación de alta velocidad en el entorno del aeropuerto de Zaragoza, aunque únicamente se refiere al diseño de plataformas, vías e instalaciones ferroviarias, quedando fuera del alcance del mismo la construcción del edificio de la estación, accesos a la misma y urbanización exterior que ya cuentan con el informe favorable de la Agenda 21 Local de Zaragoza. El proyecto se ubica sobre la Red Arterial Ferroviaria de Zaragoza, o ronda sur ferroviaria, aproximadamente a 5 kilómetros de la terminal de la Plataforma logística de Zaragoza.

La localización se ha propuesto teniendo en cuenta los resultados de un estudio previo realizado en diciembre de 2001 que evaluó diferentes alternativas de ubicación, para que, cumpliendo los parámetros funcionales de las líneas de alta velocidad y ancho ibérico, permitiera la conexión de las vías generales, ya construidas y en reciente explotación, con las nuevas vías de apartadero con las que contaría la nueva terminal. La oportunidad de la instalaciones de la estación ferroviaria en el enclave propuesto viene determinada por la presencia de una plataforma ferroviaria que alberga dos vías dobles una de ancho ibérico y otra de ancho internacional que permitirá a la futura terminal acometer propiamente dos terminales, la del lado norte, para la red RENFE, con dos vías de apartado y accesorias; y la del lado sur, para la red de alta velocidad, igualmente con dos vías de apartado y accesorias. Dispondría de andén lado norte, andén lado sur y andén central o mixto.

El ámbito del proyecto se sitúa en el término municipal de Zaragoza, al sur de la ciudad, en una franja de terreno delimitado en sentido Este-Oeste por la Feria de Muestras y el By-pass de la Ronda Sur ferroviaria, respectivamente. En dirección Sur la zona está delimitada por los altos cercanos al Cabezo Redondo, e inmediatamente al Norte se sitúa el cuarto cinturón, autovía Z-40.

La Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental, con fecha 29 de setiembre de 2005, solicitó informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General para la Biodiversidad.  
Confederación Hidrográfica del Ebro.

Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA).  
Dirección General de Urbanismo del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón.  
S.E.O.  
Ecologistas en Acción.  
Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR).  
Ecologistas en Acción Aragón.  
Ayuntamiento de Zaragoza.

Se han recibido las siguientes sugerencias:

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) pone de manifiesto que la zona de estudio no incluye terrenos pertenecientes a ningún Espacio Natural Protegido o espacio perteneciente a la Red Natura 2000, ni afecta a ningún Plan de Ordenación de Recursos Naturales. Aunque la actuación se sitúa en el ámbito de aplicación del Plan de Conservación del cernícalo primilla (*Falco naumanni*), considera que no afecta a ningún área crítica para la conservación de la especie.

En el informe se establece también un condicionado que el promotor, mediante escrito de fecha 2 de marzo de 2006, se ha comprometido a cumplir durante la ejecución del proyecto:

Antes de la aprobación del proyecto de construcción se estudiará con mayor detalle las afecciones sobre la vegetación y fauna esteparia, prestandose especial atención a la vegetación natural, en su caso, hábitat de interés (Directiva 92/43/CEE) y las especies catalogadas de avifauna esteparia, así como los impactos indirectos que generará la segunda estación del AVE como consecuencia del previsible tráfico generado entre la Estación y la ciudad de Zaragoza.

Las líneas eléctricas para el abastecimiento de la estación deberán cumplir los requisitos exigidos en el Decreto 34/2005, de 8 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se establecen las normas de carácter técnico para las instalaciones eléctricas aéreas con objeto de proteger la avifauna, y someterse a informe por el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, de acuerdo al citado Decreto, con carácter previo a su ejecución.

Antes del inicio de los trabajos, se llevarán a cabo prospecciones arqueológicas y paleontológicas en aquellas superficies en las que se vayan a desarrollar movimientos de tierras, con el fin de poder confirmar o descartar la existencia de yacimientos arqueológicos o paleontológicos y poder diseñar medidas correctoras y un plan de vigilancia adecuado, de acuerdo con los datos obtenidos.

La Dirección General de Urbanismo del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón destaca ciertos aspectos que deberán ser tratados con mayor detalle antes de la aprobación del proyecto de construcción:

Se realizará un estudio acústico para determinar el aumento de nivel de ruido inducido por el propio tráfico ferroviario.

Se elaborará un estudio geotécnico de detalle para evitar posibles problemas derivados de la aparición de dolinas.

Debido a que la línea de alta velocidad supone una barrera para la circulación de las aguas, se establecerá una adecuada red de drenaje para la fase de explotación y durante la fase de obras, se preverá el desvío temporal de las aguas al suponer un cambio en los sistemas de escorrentía y en la organización de las aguas superficiales.

Por otro lado, se evitará la afección a los yacimientos arqueológicos de Santa Bárbara, Los Meaderos, Corral de Lenguas, Valdespartera y Campo de Santa Bárbara.

La Confederación Hidrográfica del Ebro señala que la afección al subsistema hídrico del ámbito de la actuación, por lo que a la cuenca del Ebro se refiere, será poco significativa, debido a la propia ubicación, entre dos vías arteriales existentes.

El Ayuntamiento de Zaragoza pone de manifiesto que el proyecto, a efectos de clasificación del vigente PGOU, se superpone sobre Suelo No Urbanizable Especial, Ecosistema Natural, Protección del Suelo Estepario, productivo agrario de protección de la agricultura en el secano tradicional y Vales. Por otro lado, considera necesario que el proyecto de obras destine una partida presupuestaria específica para los trabajos de vigilancia ambiental. En relación con la necesidad de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, considera que, dada la escasa superficie ocupada de suelo No Urbanizable Ecosistema Natural, éste no sería necesario.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente y considerando las respuestas recibidas, se procede a revisar los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo, para determinar la necesidad o no de sometimiento al trámite de evaluación ambiental.

En cuanto a las características del proyecto, la actuación se realiza a lo largo de dos kilómetros de la Ronda Sur ferroviaria, desde el p.k. 1.505+200 hasta el p.k. 1.507+200 del Subtramo XV de la L.A.V. Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, ocupando mayoritariamente la

zona de dominio público de las vías de transporte existentes, catalogada como Zona de Protección del Sistema de Comunicaciones e Infraestructuras. Al Norte, la actuación se localiza en la franja de terreno situada entre la plataforma ferroviaria existente y la autovía Z-40. La ocupación del suelo hacia el Sur, es mucho menor, constituyendo una franja estrecha e terreno paralelo a las vías actuales.

Estos suelos pasarían a formar parte de la catalogación mencionada anteriormente, aunque actualmente se corresponden con un entorno de protección de la Agricultura en el Secano Tradicional, de la Estepa y de las Vales. La actuación no afecta a ningún espacio natural protegido de acuerdo con la Ley 4/89, ni elementos de la Red Natura 2000.

Debido a la capacidad portante de los suelos, la inundabilidad y los procesos de «piping», las Vales se consideran no urbanizables. No obstante, en la documentación ambiental se recoge que, según el PGOU de Zaragoza, cuando sea absolutamente necesario se autorizará la construcción de infraestructuras viarias siempre que se contemplen medidas de corrección de los impactos sobre el medio hidráulico. Previamente a la aprobación del proyecto de construcción, el promotor realizará un estudio geológico e hidrogeológico específico encaminado a evaluar e riesgo de inundaciones y de hundimientos y que servirá, en su caso, para rediseñar la red de drenaje propuesta y para establecer las medidas correctoras y protectoras necesarias para evitar posibles riesgos de hundimientos.

El movimiento de tierras para la construcción de las obras se estima inicialmente deficitario ya, que entre otros aspectos, el material yesífero existente en la zona no es apto para conformar relleno. La extracción de préstamos se realizará sobre canteras ya existentes y autorizadas: cantera de Garrapinillos, y Cantera de San Bernardo, en Montes de Torrero. Como punto de vertido autorizado se propone el vertedero «Las Canteras».

Durante la fase de obras se producirán afecciones como consecuencia del movimiento de tierras, emisión de ruidos y gases procedentes de la maquinaria, ocupación del suelo fuera del dominio público, modificación de la geomorfología, posibilidad de vertidos en cauces públicos y afección a vegetación y fauna. No obstante, estas afecciones serán mitigadas con la ejecución de las medidas correctoras y protectoras propuestas por el promotor, entre ellas minimización de partículas de polvo, limitación del uso de la maquinaria, acondicionamiento de zonas específicas para las operaciones de limpieza y repostaje de la maquinaria, diseño de taludes 2H:3V para minimizar la ocupación y reducir los volúmenes a vertedero, revegetación de taludes de terraplén mediante hidrosiembras con especies autóctonas, minimización de la superficie afectada mediante jalonamiento de la zona de obras, cerramiento de la zona de obras con malla de acero galvanizado de 1,5 m de altura, evitando dejar zanjas o pozos sin rampa de salida para los micromamíferos o anfibios que puedan caer, comprobación en campo de la existencia de nidos y refugios, minimización de la utilización de maquinaria en primavera, y, en relación con el impacto paisajístico, búsqueda de formas redondeadas.

Las conclusiones del estudio de detalle sobre la fauna y vegetación que realizará el promotor, a propuesta del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA), servirá para establecer las medidas correctoras y protectoras que minimicen la afección, entre ellas, limitar el periodo de obras para proteger a la avifauna esteparia y establecer la superficie y especies vegetales a reponer.

En la documentación ambiental se señala que, al considerarse la actuación proyectada como una ampliación de la sección transversal de la plataforma del subtramo XV de la LAV: Madrid-Zaragoza, las obras se acogerán a las medidas preventivas, correctoras y de vigilancia ambiental de la DIA correspondiente a dicho subtramo, de 21 de septiembre de 1998, en la que se incluye un apartado específico para la protección del sistema hidrologico.

Durante la fase de explotación, la principal afección será la contaminación atmosférica ocasionada por las emisiones acústicas producidas por el tránsito de los trenes por la nueva infraestructura, así como por la maquinaria necesaria para el mantenimiento de la vía. Esta afección se encuentra ya presente en el entorno dada la existencia actual de las vías de ancho ibérico e internacional. No obstante, de acuerdo con la sugerencia presentada por la Dirección General de Urbanismo del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón, el promotor realizará un estudio acústico para determinar el aumento de nivel de ruido inducido por el propio tráfico ferroviario del que se inferirán, en caso de afección a la población, las oportunas medidas correctoras.

Por otro lado, la construcción de la Plataforma, Vías e Instalaciones de la Segunda Terminal del AVE tendrá efectos eminentemente positivos para el medio socioeconómico de la zona, ya que producirá un aumento en la actividad empresarial de todos los sectores de la zona, sin que se construyan grandes nuevas infraestructuras sino aprovechando las existentes.

Por todo ello, el potencial impacto derivado de la ejecución del proyecto se puede considerar como compatible con el medio.

Considerando los criterios que se han expuesto respecto del anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental relativos a las características del proyecto, su ubica-

ción y características del potencial impacto y teniendo en cuenta la documentación del expediente y lo señalado en los informes recibidos, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio

Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 03 de marzo de 2006, considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación ambiental el proyecto «Plataforma, vías e instalaciones de la segunda terminal de alta velocidad. Estación Zaragoza-plaza (Feria de Muestras-Aeropuerto)».

Madrid, 6 de marzo de 2006.–El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

