

Además ha obtenido las cifras de futuras IMD (intensidad media diaria), utilizando premisas así mismo erróneas, ya que entre 1979 y 1984, último año cuyas cifras maneja el estudio informativo, la IMD ha disminuido un 54 por 100 en el acceso oeste y un 36 por 100 en el acceso este a Ruidera, y sin embargo para el cálculo de la IMD de 1987, supone un crecimiento anual del 3 por 100 y para 1997 y 2007 aplica unos coeficientes que hacen que sus IMD se incrementen un 241 por 100 y un 295 por 100, respectivamente.

Por otro lado, el tráfico actual a través del casco urbano de Ruidera se mantendrá casi en su totalidad aunque se construyera la variante, puesto que está compuesto en un elevado porcentaje por tráfico turístico con destino al Parque Natural. Esto es debido por una parte a la drástica disminución de actividades agrícolas, ganaderas e industriales, y por otra a que el transporte a larga distancia ya está utilizando el eje Ciudad Real-Atalaya del Cañavate, en la N-III, y lo hará en mayor medida, cuando esté construida dicha autovía, prevista en el Plan de Infraestructuras y que transcurre a apenas 20 kilómetros al norte de la CN-430.

En lo que se refiere al inventario ambiental se detectan en el estudio carencias tanto en la información proporcionada como en su tratamiento y en concreto en lo que se refiere a los puntos de interés geológico. Las Lagunas de Ruidera constituyen un espacio natural protegido más que por sus indudables y relevantes valores de flora y fauna, por su funcionamiento hidrogeológico y por el estado de las formaciones kársticas que son las que las conforman, actuando como represas naturales. La importancia decisiva y el valor de dichas formaciones no está claramente manifestado. Se producen asimismo deficiencias tanto en la identificación, como en la valoración de impactos sobre la hidrología superficial y subterránea, en particular por el cruce del río Guadiana en las alternativas A y B.

El epígrafe de fauna y flora consiste en un listado que reúne los diferentes grupos en hábitats designados con criterios de localización con respecto al agua, que no informa en absoluto sobre las necesidades o vulnerabilidad de las comunidades más sensibles o valiosas.

El análisis del paisaje proporciona un relato descriptivo que impide apreciar cuales son las características del territorio afectado, lo que se ve agravado por el hecho de que la cartografía aportada es inútil ya que la escala empleada, la tipografía y las tramas utilizadas no permiten su interpretación; la valoración del impacto sobre el paisaje que hace el estudio obedece exclusivamente a la visibilidad del territorio afectado, independientemente de su calidad intrínseca.

En lo que se refiere al tratamiento del planeamiento urbanístico, la valoración de los impactos ambientales que hace el estudio, no puede calificarse sino de contraria a lo que este instrumento pretende. Concretamente considera con impacto nulo las alternativas A y B porque atraerían suelo no urbanizable de protección especial.

La evaluación de alternativas que hace el estudio presenta igualmente serias deficiencias, ya que en ella predominan de forma contundente los criterios de evaluación económicos e infraestructurales sobre los del medio biótico, geológico y paisajístico, lo cual es especialmente grave si tenemos en cuenta que el proyecto se desarrolla en El Parque Natural de las Lagunas de Ruidera y alrededores. Declarado además como Zona Húmeda de Importancia Nacional para las aves acuáticas.

El estudio no proporciona medidas correctoras que permitan la solución de los impactos significativos que producen cualquiera de las alternativas presentadas.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes

Alegaciones de instituciones y organismos:

Excelentísimo Ayuntamiento de Ruidera.

Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadiana.
Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Alegaciones de Asociaciones: Grupo ecologista Retama.

Contenido significativo de las alegaciones:

El excelentísimo Ayuntamiento de Ruidera se pronuncia a favor de la alternativa B, alejándola de la zona adyacente del casco urbano, cuyo suelo se prevé considerar como urbanizable en las Normas Subsidiarias Municipales, enlazando la variante con la N-430 después de la segunda curva de ésta, en vez de hacerlo tras la primera curva de dicha carretera.

La Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadiana observa que no existe presupuesto para la realización de las medidas correctoras. Puesto que en las alternativas A y B se cruza el río Guadiana, sugiere modificar la estructura para el cruce del río, además de diseñar los drenajes necesarios para los cauces interceptados. Respecto a las alternativas C y D, advierte que ambas pasan por la barrera de calizas kársticas existente entre la laguna del Rey y el «Hundimiento», formando todo ese conjunto una zona de extraordinario valor geomorfológico, hidrológico y de continuidad del río.

La Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha no tiene objeción alguna al trazado elegido de la variante (alternativa B).

La Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha remite copia del acuerdo adoptado por el Pleno de la Junta Rectora del Parque Natural de las Lagunas de Ruidera. La Junta Rectora informa desfavorablemente sobre el estudio de impacto ambiental por las siguientes razones: el inventario ambiental está estudiado a una escala comarcal no adecuada al objeto del estudio. Se producen errores manifiestos en el listado faunístico. No se valora convenientemente la flora, fauna, paisaje y elementos culturales. Respecto a las alternativas C y D, éstas no cumplen el requisito necesario para que la carretera sea una variante. En las alternativas A y B la valoración de los impactos está hecha por debajo de la realidad, ya que los impactos sobre la geología, vegetación, fauna y paisaje son altos o muy altos. La Junta Rectora pide se reconsidere la necesidad de realizar la variante en el momento actual en función del nuevo Plan de Infraestructuras del MOPT, en el que se incluye la ejecución de una autovía a poca distancia de la N-430 en las cercanías del Parque Natural. Solicita también se estudie la posibilidad de realizar nuevas alternativas que eviten, en la medida de lo posible, que pase por el Parque Natural. Sin perjuicio de lo anterior, considera necesario resolver el estrechamiento de los tres puentes situados en el acceso a Ruidera.

El Colectivo Ecologista «Retama» de Argamasilla de Alba (Ciudad Real), expresa su preocupación por la incidencia negativa del proyecto en el Parque Natural de las Lagunas de Ruidera.

ANEXO V

Información complementaria

La información solicitada constituye el documento denominado «Estudio complementario del Estudio de Impacto Ambiental de la N-430, de Badajoz a Valencia. Variante de Ruidera».

En esta documentación se describen conceptos metodológicos que no estaban resueltos o suficientemente explicados en el estudio inicial. Aunque se eliminan algunas contradicciones que aparecían en el documento original, no se solucionan los problemas de indefinición de las medidas correctoras que se proponen para la solución de los impactos significativos.

9606

RESOLUCION de 31 de marzo de 1995, de la Dirección General de la Marina Mercante, sobre ordenación del transporte marítimo en la ría de Vigo.

El Real Decreto 720/1984, de 28 de marzo, sobre ordenación del transporte marítimo regular, establece en su artículo 10 la posibilidad de someter el transporte marítimo regular en aguas interiores a un régimen de autorización por parte del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones (hoy Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente).

La Orden del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones de 8 de junio de 1984, por la que se ordena el transporte marítimo en la ría de Vigo hace efectiva tal posibilidad, en atención a la importancia que reviste el citado transporte para el normal desenvolvimiento de la vida laboral, social, comercial y cultural de algunas de las poblaciones costeras de ambos márgenes de la ría. En el artículo 2 prescribe que será la Dirección General de la Marina Mercante quien fije el conjunto de condiciones a cumplir por parte de las empresas interesadas en el otorgamiento de autorizaciones para el transporte de referencia.

Tales condiciones fueron plasmadas en la Resolución de 11 de junio de 1984 de la Dirección General de la Marina Mercante sobre ordenación del transporte marítimo en la ría de Vigo, cuya sustitución se estima ahora indispensable tanto por motivos de índole jurídica —al variar sustancialmente el marco normativo general en el ámbito de la Marina Mercante con la promulgación de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante— cuanto por razones que afectan a la propia prestación del servicio en condiciones de calidad adecuadas.

Por otra parte se ha considerado conveniente incorporar al sistema autorizador una obligación de servicio público, prevista en el artículo 83.1 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y plasmada en el punto 1.º de la presente Resolución, a fin de garantizar el servicio en condiciones de regularidad y continuidad, cual es el someter a autorización unitaria el servicio Vigo-Cangas y Vigo-Moaña, por las razones que anteriormente se mencionaban.

Finalmente se ha creído oportuno establecer como obligación específica de las previstas en el artículo 83.2 de la Ley 27/1992 la vinculación de las navegaciones de temporada a las islas Cíes con las autorizaciones previas de línea regular Vigo-Cangas y Vigo-Moaña, dado el valor fundamental que representa el ecosistema en las islas Cíes, cuya preservación desde el punto de vista de la lucha contra la contaminación marina en ese entorno ofrece mayores garantías al encomendarse el servicio a empresas previamente autorizadas para hacer servicios de línea regular que, en principio, contarían con mayor arraigo en la zona y con más medios e infraestructura que otras empresas.

En consecuencia, se determina:

Primero: Autorizaciones de línea regular y de temporada.

La prestación de servicios regulares de transporte marítimo entre los puertos de Vigo-Cangas y Vigo-Moaña, así como el tráfico de temporada con destino a las islas Cíes u operando desde éstas estarán sujetos a autorización administrativa.

La empresa o empresas que pretendan ser autorizadas deberán solicitar una autorización global y conjunta para los servicios regulares Vigo-Cangas y Vigo-Moaña, sin que pueda ser autorizado separadamente uno de los dos servicios citados.

Sólo se autorizarán navegaciones de temporada en la ría de Vigo con destino a las islas Cíes u operando desde éstas, a la empresa o empresas que resulten previamente autorizadas para la prestación de servicios regulares Vigo-Cangas y Vigo-Moaña y que acrediten la prestación de los servicios a que se refiere el punto cuarto c) de esta Resolución, doce meses antes de la solicitud.

La Dirección General de la Marina Mercante autorizará dichos servicios sin perjuicio de las competencias que en la materia tengan otras Administraciones.

Segundo: Procedimiento.

Las empresas interesadas en la prestación de los servicios formularán solicitud de otorgamiento de autorización que se tramitará siguiendo los cauces procedimentales establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre («Boletín Oficial del Estado» del 27), de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en relación con el Real Decreto 1778/1994, de 5 de agosto («Boletín Oficial del Estado» del 20), sobre normas reguladoras de procedimientos de otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones.

La Dirección General de la Marina Mercante, según lo dispuesto en el artículo 10 del Real Decreto 720/1984, de 28 de marzo («Boletín Oficial del Estado» de 13 de abril), sobre ordenación del transporte marítimo regular, en relación con el artículo 2 de la Orden de 8 de junio de 1984 («Boletín Oficial del Estado» del 15), por la que se ordena el transporte marítimo de la ría de Vigo, otorgará o denegará la autorización o autorizaciones solicitadas en virtud del cumplimiento o incumplimiento, en cada caso, por parte de la empresa o empresas solicitadas del conjunto de condiciones fijadas en la presente Resolución.

En todo caso, según lo dispuesto en el artículo 3 del Real Decreto 1778/1994, el plazo máximo para la resolución será de tres meses. La resolución habrá de ser motivada y pondrá fin a la vía administrativa.

La falta de resolución expresa se considerará desestimatoria de la resolución, en virtud de lo previsto en el artículo 4, 1.º a) del Real Decreto 1778/1994, de 5 de agosto, en relación con el punto F), 6) de su anexo y también según lo dispuesto en el artículo 4 del Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto («Boletín Oficial del Estado» del 20), por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Tercero: Incumplimiento.

El incumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución constituye infracción administrativa en el ámbito de la Marina Mercante, conforme a lo dispuesto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre («Boletín Oficial del Estado» del 25), de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y dará lugar a la iniciación del oportuno expediente sancionador, pudiendo conllevar, además, la retirada de la autorización como medida complementaria no sancionadora.

Cuarto: Requisitos de las autorizaciones.

a) Embarcaciones.—Las embarcaciones destinadas a prestar servicio marítimo regular en la ría de Vigo deberán cumplir en las fechas que se formulen las solicitudes de tales servicios las siguientes condiciones:

No superar los trece años de edad, desarrollar en condiciones de buena mar una velocidad mínima de 12 nudos y tener una capacidad mínima de 100 pasajeros.

Disponer para la ubicación del pasaje de cámaras cerradas y fijas que puedan albergar, al menos, los dos tercios de la capacidad total de pasaje de la embarcación y que cuenten con: Ventilación (10-15 renovaciones/hora); iluminación (100-150 lux); insonorización suficiente para que el nivel de ruidos no sea superior a 85 decibelios; calefacción que alcance 18 grados de temperatura ambiente; zonas para fumadores y no fumadores; asiento (45 centímetros de ancho) para todos los pasajeros.

Disponer de dos aseos (señoras y caballeros) con inodoro y lavabo, este último con agua dulce; un portalón a cada banda para embarque/desembarque del pasaje; bodega o lugar de estiba de bultos o mercancías independiente de la cámara de pasaje.

Disponer de elementos contra incendios y seguridad previstos en el SOLAS y normas complementarias para los de su clase y, en todo caso, con radar y sonda.

b) Tripulación.—La tripulación de las embarcaciones será la reglamentaria para su tipo y navegaciones a realizar. El personal componente de las mismas será provisto por las empresas de vestuario y distintivo que les permita, durante el tiempo de servicio, ser identificado por los usuarios.

c) Horarios.—La empresa asegurará durante todos los días del año, como mínimo, las prestaciones que a continuación se detallan:

Servicio Vigo-Cangas-Vigo:

Horas de salida de Cangas de lunes a viernes, ambos inclusive: Se producirá una salida a las seis horas, y desde las siete horas hasta las veintidós horas, ambas inclusive, se producirá una salida cada media hora.

Horas de salida de Vigo de lunes a viernes, ambos inclusive: Se producirá una salida cada media hora desde las seis treinta horas, primera salida, hasta las veintidós horas, última salida.

Horas de salida de Cangas para sábados: Se producirá una salida cada hora desde las seis horas, primera salida, hasta las veintidós horas, última salida.

Horas de salida de Vigo para sábados: Se producirá una salida cada hora desde las seis treinta horas, primera salida, hasta las veintidós horas, última salida.

Horas de salida de Cangas para domingos y festivos: Se producirá una salida cada hora desde las ocho horas, primera salida, hasta las veintidós horas, última salida.

Horas de salida de Vigo para domingos y festivos: Se producirá una salida cada hora desde las ocho treinta horas, primera salida, hasta las veintidós horas, última salida.

Servicio Vigo-Moaña-Vigo:

Horas de salidas de Moaña de lunes a sábados, ambos inclusive: Se producirá una salida cada hora desde las seis horas, primera salida, hasta las veintidós horas, última salida.

Horas de salidas de Vigo de lunes a sábados, ambos inclusive: Se producirá una salida cada hora desde las seis treinta horas, primera salida, hasta las veintidós horas, última salida.

Horas de salida de Moaña los domingos y festivos: Se producirá una salida cada hora desde las ocho horas, primera salida, hasta las veintidós horas, última salida.

Horas de salida de Vigo los domingos y festivos: Se producirá una salida cada hora desde las ocho treinta horas, primera salida, hasta las veintidós horas, última salida.

Los servicios de horarios anteriormente señalados podrán ser efectuados compartidamente por dos o más empresas, siempre que cubran la totalidad de tales servicios. A este fin formularán la solicitud a la Dirección General de la Marina Mercante, para su posible autorización, en la que se especifique las embarcaciones y horarios de cada empresa. En el caso de que no exista la posibilidad de servicios compartidos, cada una de las empresas autorizadas deberán efectuar obligatoriamente todos y cada uno de los servicios horarios señalados.

El cuadro de horarios mínimos señalados, así como el incremento que los mismos puedan experimentar en determinadas épocas del año, figurará expuesto en el lugar visible en todos y cada uno de los puestos de expedición de billetes. Copia de los citados cuadros horarios será remitida por las empresas autorizadas a la Capitanía Marítima de Vigo.

d) Oferta de plazas en cada salida.—En el servicio de Cangas-Vigo las empresas autorizadas ofrecerán, para todos los días y horarios, 200 plazas para cada salida, a excepción de los servicios que se presten de lunes a viernes entre las siete y las nueve horas, ambas inclusive, en que se ofrecerán 400 plazas, para cada salida, como mínimo.

En el servicio de Vigo-Cangas y para todos los días y horarios las empresas autorizadas ofertarán como mínimo 200 plazas para cada servicio.

En el servicio de Moaña-Vigo las empresas autorizadas ofrecerán, para todos los días y horarios, 100 plazas para cada salida, a excepción de los servicios que se presten de lunes a viernes entre las ocho y las diez horas, ambas inclusive, en que se ofrecerán 200 plazas, para cada salida, como mínimo.

En el servicio Vigo-Moaña y para todos los días y horarios las empresas autorizadas ofrecerán como mínimo 100 plazas para cada servicio.

La oferta de plazas señalada podrá ser atendida por una o varias embarcaciones.

e) Mercancías.—Las empresas autorizadas admitirán en concepto de equipaje, incluido en el precio del billete, bultos de mano que no rebasen los 20 kilogramos de peso y que su volumen no menoscabe la comodidad de otros pasajeros y no dificulte la facilidad requerida para una posible evacuación del buque.

Con pasajeros a bordo no se podrán transportar mercancías clasificadas como peligrosas de acuerdo con el Código de Mercancías Peligrosas de la Organización Marítima Internacional. Igualmente no se podrá transportar animales molestos que menoscabe la comodidad de los pasajeros.

f) Despacho de billetes.—Las empresas contarán con personal e instalaciones en tierra para despacho de billetes que permita su adquisición con antelación al embarque.

Quinto.

Toda modificación de alguno de los términos de la autorización de servicio de línea regular, por causa debidamente justificada por el titular de la autorización, deberá contar con la autorización previa de la Dirección General de la Marina Mercante.

Sexto.

La empresa autorizará en virtud de la Resolución de 11 de junio de 1984 («Boletín Oficial del Estado» del 16), caso de que solicitase renovación de su autorización dispondrá de cuatro años, a contar desde la fecha de publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de la presente Resolución, para adaptarse a lo dispuesto en el punto cuarto a) de la misma. A tal efecto, deberá presentar ante la Dirección General de la Marina Mercante en el plazo de tres meses a contar de la precitada fecha de publicación, un plan de amortización de flota con las siguientes especificaciones:

Número de embarcaciones a construir o, en su caso, a modificar que constituirán el conjunto de la flota para cumplir todas y cada una de las condiciones estipuladas en la presente Resolución.

Características de todas y cada una de las embarcaciones a construir o, en su caso, de las modificaciones a efectuar en cada embarcación.

Compromiso escrito de que al menos un tercio de la flota se encontrará renovada a 31 de diciembre de 1996 correspondiendo los dos tercios restantes de renovación de flota a fechas de 31 de diciembre de 1997 y 31 de diciembre de 1998, respectivamente.

La no presentación del citado plan en el plazo indicado, así como el incumplimiento de cualquiera de los plazos de renovación estipulados y demás compromisos asumidos supondrá la aplicación del punto tercero de la presente Resolución.

Séptimo.

En el caso de que ninguna de las empresas navieras solicitantes cumplieren las condiciones fijadas en el punto cuarto a) de la presente Resolución, éstas dispondrán de un plazo, que finalizará el 31 de diciembre de 1998, para cumplir aquéllas.

A este fin, presentarán solicitud en la que figure los buques que desean adscribir a las líneas, que deberán reunir los requisitos del apartado primero.1 de la Resolución de 11 de junio de 1984, a la que acompañarán plan de modernización de flota en los mismos términos que el señalado en el punto anterior. Toda vez que la posibilidad de renovación de flota señalada finaliza, en todo caso, el 31 de diciembre de 1998, los porcentajes de cumplimiento de renovación de flota se modificarán proporcionalmente

según el tiempo que se disponga entre la autorización y la fecha ya dicha de 31 de diciembre de 1998.

El incumplimiento de los plazos estipulados y demás compromisos asumidos supondrá la aplicación del punto tercero de la presente Resolución.

Octavo.

La presente Resolución sustituye a la de 11 de junio de 1984 sobre ordenación del transporte de la ría de Vigo, que se deroga, salvo su apartado primero, 1, que lo hará al final del período de adaptación a que se refieren los puntos sexto y séptimo de esta Resolución, y se dicta en ejecución de la Orden de 8 de junio de 1984 por la que se ordena el transporte marítimo en la citada ría.

Madrid, 31 de marzo de 1995.—El Director general, Pedro Anatael Meneses Roqué.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

9607

ORDEN de 3 de marzo de 1995 por la que se autoriza para impartir anticipadamente las enseñanzas de nuevo Bachillerato al centro homologado de BUP «San Juan de Dios» de Ciempozuelos (Madrid).

Visto el expediente iniciado a instancia de don Luis Valero Hurtado, en representación de la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios, titular del centro homologado de BUP «San Juan de Dios», con domicilio en la carretera de Chinchón, sin número, de Ciempozuelos (Madrid).

Este Ministerio ha dispuesto:

Primero.—Autorizar al centro que a continuación se señala para que imparta a partir del curso escolar 1995/1996, las enseñanzas que se indican:

Denominación genérica: Centro de Educación Secundaria.

Denominación específica: «San Juan de Dios».

Domicilio: Carretera de Chinchón, sin número.

Localidad: Ciempozuelos.

Municipio: Ciempozuelos.

Provincia: Madrid.

Titular: Orden Hospitalaria de «San Juan de Dios».

Enseñanzas que se autorizan:

Bachillerato: Modalidad de Ciencias de la Naturaleza y de la Salud.

Capacidad: Número de grupos, 2.

Número de puestos escolares: 70.

Bachillerato: Modalidad de Humanidades y Ciencias Sociales.

Capacidad: Número de grupos, 2.

Número de puestos escolares: 70.

Segundo.—Contra la presente Orden, que pone fin a la vía administrativa podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses, desde el día siguiente a su notificación, previa comunicación a este Ministerio, de acuerdo con lo establecido en los artículos 37.1 y 58 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, y artículo 110.3 de la Ley 30/1994, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Madrid, 3 de marzo de 1995.—P. D. (Orden de 26 de octubre de 1988, «Boletín Oficial del Estado» del 28), el Secretario de Estado de Educación, Alvaro Marchesi Ullastres.

Ilma. Sra. Directora general de Centros escolares.

9608

ORDEN de 2 de marzo de 1995 por la que se modifica la autorización concedida al centro concertado de Educación Especial denominado «Nuestra Señora de las Cruces», de Don Benito (Badajoz).

Visto el expediente incoado a instancia de doña María de San Vicente Mata García, en representación de la titularidad del centro privado con-