

Alegación 1.10 presentada por Parc Agrari del Baix Llobregat, indica la afectación a la red actual de caminos agrícolas y públicos, debiéndose corregir los impactos siguientes:

Reposición del camino ocupado, situándolo al margen de la nueva vía si no existe un camino alternativo preexistente con suficiente capacidad.

Creación de nuevos caminos en el margen de la nueva infraestructura conectando la red existente con la red viaria local o carretera.

Acondicionamiento de los puntos de conexión de la red de caminos con las carreteras que conducen a los núcleos urbanos.

Sugiere que para solucionar el problema de accesibilidad de vehículos lentos para la comunicación de las zonas agrícolas de la Ribera y la Marina por las carreteras y rotondas de la solución adoptada, se construya un paso elevado sobre la C-32 en la forma y el punto que debidamente analizado resulte más factible.

Considera que las canalizaciones de riego y drenaje no están suficientemente contempladas en el estudio informativo.

Señala que las instalaciones auxiliares de la obra deben situarse fuera de las zonas agrícolas del Parc Agrari, para no afectar la calidad agronómica del suelo, y que las expropiaciones debería afectar a toda la parcela sin dejar restos de las mismas.

Aporta medidas correctoras para cada una de las alegaciones expuestas.

Alegación 2.1 presentada por Pacadar S.A., cuya propiedad se encuentra dentro del trazado previsto por el proyecto, solicita la modificación del trazado o en caso contrario la expropiación total de los terrenos si el proyecto se aprueba.

Alegación 2.2 presentada por Miguel Siñol Parellada, representante estación de servicio «Oasis», solicita una indemnización por el cese de la actividad como consecuencia de la opción seleccionada o una permuta de terreno por otro donde pueda mantener esta actividad.

Alegación 2.3 presentada por DEPANA (Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural), solicita que se le comunique todo procedimiento administrativo relativo con este estudio.

Alegación 2.4 presentada por la niUó de Pagesos de Catalunya al Baix Llobregat, propone que el trazado se aproxime a la actual carretera para que afecte al menor número de fincas agrícolas posible. Resalta que el proyecto de información pública no contempla la afectación de la red de caminos agrícolas, creando un gran impacto con la interrupción de los mismos, y propone la inclusión en el proyecto de los caminos:

Uno paralelo a la nueva infraestructura que cruce el río y conecte con el camino de la Bomba, tanto para vehículos agrícolas como para grandes camiones, y que conecte por el otro lado con el camino de la Ribera.

En el enlace con la Pata sur es necesario diseñar una solución más adecuada para el tráfico agrícola, ya que la rotonda propuesta no es la solución más adecuada.

Un camino paralelo a la C-32. En este enlace se ocupan los actuales caminos agrícolas. Se han de reponer todos los caminos ocupados, adosados a la nueva infraestructura.

Indica que las parcelas que queden cortadas por el trazado de la carretera requerirán la reposición de los sistemas de regadío. También señala que el nuevo enlace que se construirá en la C-32 provoca un gran impacto en las fincas agrícolas de ese lado, y sugiere que sería menor si el trazado fuera adyacente a la autopista.

Apunta la necesidad de un paso elevado sobre la C-32, a la altura de Cal Penyasco para unir las dos zonas que quedan incomunicadas del Parc Agrari. Finalmente indica que las instalaciones auxiliares de la zona han de situarse fuera de las zonas agrícolas del Parc Agrari para no afectar a la calidad agronómica de las explotaciones.

Alegación 2.5 presentada por Catalana d'Espais Verds, S.L. considera necesario habilitar un acceso en condiciones para la circulación de vehículos de gran volumen para la viabilidad del vivero de planta ornamental de venta al público, con acceso actual por el camino del Penyasco.

Propone que el trazado se aproxime a la actual carretera para que afecte al menor número de fincas agrícolas posible.

Indica que el proyecto de información pública no contempla la afectación de la red de caminos agrícolas, creando un gran impacto con la interrupción de los mismos, y propone la inclusión en el proyecto de los caminos:

Uno paralelo a la nueva infraestructura que cruce el río y conecte con el camino de la Bomba, tanto para vehículos agrícolas como para grandes camiones, y que conecte por el otro lado con el camino de la Ribera.

En el enlace con la Pata sur es necesario diseñar una solución más adecuada para el tráfico agrícola, ya que la rotonda propuesta no es la solución más adecuada.

Un camino paralelo a la C-32. En este enlace se ocupan los actuales caminos agrícolas. Se han de reponer todos los caminos ocupados, adosados a la nueva infraestructura.

Indica que las parcelas que queden cortadas por el trazado de la carretera requerirán la reposición de los sistemas de regadío. También señala que el nuevo enlace que se construirá en la C-32 provoca un gran impacto en las fincas agrícolas de ese lado, y sugiere que sería menor si el trazado fuera adyacente a la autopista.

Apunta la necesidad de un paso elevado sobre la C-32, a la altura de Cal Penyasco para unir las dos zonas que quedan incomunicadas del Parc Agrari. Finalmente indica que las instalaciones auxiliares de la zona han de situarse fuera de las zonas agrícolas del Parc Agrari para no afectar a la calidad agronómica de las explotaciones.

Alegaciones 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.17, 3.18, 3.19, 3.20, 3.21, presentadas por Antoni Agustí Arnal, Jaume Bosch Fontana, Albert Bou Cantarell, Pedro Bou Puges, Albert Bou Samsó, Jaume Carol Colominas, Joan Fisas Pares, María Teresa Font Graña, Francesc Herrero Navarra, Llorenç Mas Folgueroles (1), Llorenç Mas Folgueroles (2), Joan Pugés Balanyá (1), Joan Pugés Balanyá (2), Francesc Ros Mestres, Joan Rovira Portillo y Lluís Solanes Cisneros, coinciden en todos sus puntos con la presentada por la Unió de Pagesos de Catalunya al Baix Llobregat.

Alegación 3.7 presentada por Josep Casas i Carbonell, coincide con la presentada por la Unió de Pagesos de Catalunya al Baix Llobregat, añadiendo que el tramo de carretera previsto entre los puntos A y B se podría suprimir y mejorar el camino de Can Jover y Can Penyasco que ya existen.

Alegaciones 3.8, 3.15 y 3.16 presentadas por Eulàlia Farré Mate, Pedro Pregeluelo Jurado y Joan Pugés Balanyá coinciden con la presentada por la Unió de Pagesos de Catalunya al Baix Llobregat, añadiendo la puntualización realizada en la alegación 3.7 por Josep Casas i Carbonell, y alegando que hace un año se redactó un proyecto para sustituir el actual vial, que no se ejecutó nunca y fue sustituido por el que se encuentra ahora en información pública, y que si se vuelve a expropiar un terreno que ya se expropió, se debe compensar esta nueva expropiación con los terrenos del vial que se liberará.

Alegación 3.14 presentada por N'Antoni Mestres Cortes, recoge las alegaciones expuestas por la Unió de Pagesos de Catalunya al Baix Llobregat, añadiendo que el proyecto afecta a una superficie muy grande de su vivero de palmera, que la actividad utiliza camiones grandes para transportar estas plantas, que en los planos no se observa un acceso en condiciones para estos vehículos y que de ninguna manera el acceso ha de hacerse por la parte de atrás de la propiedad, ya que no podrían girar los vehículos especiales. Indica que le mejor acceso a la propiedad sería un vial que fuera desde la rotonda hasta la misma paralela a la nueva infraestructura con un espacio suficiente para el giro de vehículos, o sino mantener el acceso por el antiguo vial.

Alegación 3.22 presentada por Manel Villar Pagés, recoge las alegaciones expuestas por la Unió de Pagesos de Catalunya al Baix Llobregat, añadiendo que el trazado afectará a su explotación de plantas, y a la balsa e invernalero, lo cual puede afectar muy negativamente a la viabilidad de su negocio, y que no se observa con claridad como será el acceso a su explotación.

**12192** *RESOLUCIÓN de 26 de mayo de 2003, de la Secretaria General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autopista de Peaje Cartagena-Vera (Murcia y Almería)», 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 informativo «Autopista de peaje Cartagena-Vera (Murcia y Almería)», se encuentra comprendido en el punto 1.º del 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 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha de 9 de marzo de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida 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 30 de julio de 2001, 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 3 de abril de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 12 de agosto de 2002, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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 de Medio Ambiente, 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 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autopista de peaje Cartagena-Vera (Murcia y Almería)».

### Declaración de impacto ambiental

La actuación objeto de esta declaración de impacto ambiental (DIA) se corresponde con una autopista de peaje de 110 Km. de longitud, que conecta en su extremo sur, punto de inicio, en la autovía N-340, al norte de Vera (Almería) y finaliza en el entorno de Cartagena (Murcia).

Las áreas de servicio y descanso están contempladas en el expediente de información pública, tanto desde el punto de vista de trazado como desde la perspectiva medioambiental, ya que en el estudio informativo se ha hecho un primer análisis de su localización.

El proceso metodológico para el desarrollo de alternativas, se llevó a cabo en dos fases consecutivas: Fase A y Fase B. Tras la selección del corredor cercano a la costa realizado en la Fase A a escala 1/50.000, en la fase B, se llevó a cabo la tramitación del área de estudio y se trazaron diferentes alternativas a escala 1/5.000, obteniendo dos alternativas finalistas completas, Alternativa I y Alternativa II, con las que se ha realizado el estudio de impacto ambiental.

Los resultados de la comparación entre ambas alternativas, consideran más favorable a la primera de ellas, puesto que presenta ligeras ventajas medioambientales al tener menor incidencia en términos relativos sobre territorio de distribución de rapaces y de la tortuga mora, menor afección al patrimonio histórico-artístico, menor afección a lugares de interés geológico y minero, menor ocupación de superficie agraria y de montes de utilidad pública y desarrollarse más alejada de la costa y de los espacios naturales protegidos.

Posteriormente esas alternativas finalistas I y II se combinaron entre sí, dando lugar a otras doce (12) alternativas que también fueron comparadas. El resultado final, es la selección de la denominada alternativa 9 (que coincide íntegramente con la Alternativa I, en lo relativo a la autopista de peaje, pero a la que se le añade el futuro Acceso Oeste de Cartagena).

Finalmente, tras el procedimiento de información pública y con objeto de evitar la afección al Campo de Cartagena, la Dirección General de Carre-

teras decide seleccionar la alternativa 12, que coincide con la alternativa 9 (Alternativa I) hasta el LIC «Cabezos del Pericón» (p.k. 89+000) y a partir de este punto, desarrolla la Alternativa II hasta conectar con la Ronda Oeste, en la zona del Circuito de Cartagena, y continuar con el arco Beatos Miranda, éste último como tramo de autovía de libre peaje. Asimismo, se consideró que se debía estudiar la posibilidad de minimizar el impacto al núcleo de Las Palas (pp.kk. 82+000 al 84+000), alejando el trazado de acuerdo con la proposición del Ayuntamiento de Fuente Álamo en las alegaciones.

La solución seleccionada intercepta tres Lugares de Importancia Comunitaria (LICs): ES6200040 «Cabezos del Pericón» (pasa a lo largo de 180 m.), ES6110012 «Sierra de la Almagrera de los Pinos y el Aguilón» (en túnel) y ES6200011 «Sierra de las Moreras» (en túnel), que es a su vez Zona de Especial Protección Para las Aves (ZEPA «Almenara-Moreras-Cabo Cope»), Área de Importancia para las Aves (IBA n.º 173 «Sierra de la Almenara y Cabo Cope») y Paisaje Protegido («Sierra de las Moreras»).

Además, intercepta diversas zonas con vegetación de interés recogidas en el inventario de hábitats naturales de interés (azufafar, cornical, saladar), y a hábitats potenciales de especies de interés faunístico como son la tortuga mora (*Testudo graeca*), águila perdicera (*Hieratus fasciatus*), búho real (*Bubo bubo*) y halcón peregrino (*Falco peregrinus*).

Por lo tanto, para que el proyecto sea admisible, se deberán realizar ajustes del trazado, tal y como se expresa en el apartado 1 de adecuación ambiental del trazado y se deberán llevar a cabo medidas preventivas y compensatorias concretas, de manera que se minimice la afección a los lugares de interés comunitario, hábitats prioritarios y a hábitats de especies faunísticas de interés, presentes en el entorno del área de estudio.

En la elaboración del proyecto que desarrolle la alternativa seleccionada se tendrán en cuenta las Directrices y el Plan de Ordenación del Litoral de la Región de Murcia, así como el estudio de Ordenación del Territorio de Almería, ambos posteriores a la redacción del estudio informativo. Igualmente, el proyecto se coordinará con los estudios y proyectos de la red viaria de la zona de influencia de la autopista así como con el ferrocarril de alta velocidad entre Murcia y Almería.

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 propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación de la autopista, 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 Se ajustará la traza con el fin de minimizar el daño y la ocupación de terreno que albergue recursos naturales (LICs y ZEPAs, hábitats prioritarios y montes de utilidad pública) y culturales de interés (entorno de los yacimientos arqueológicos relacionados en el apartado 7 y demás edificios catalogados). Este ajuste se hará de modo coordinado con los condicionantes geotécnicos, de movimiento de tierras y funcionales, seleccionando, de modo justificado, la solución que permita conseguir la mejor adaptación ambiental sin menoscabar la seguridad de los taludes o cualquier otro requisito técnico:

En el diseño del enlace propuesto en el p.k. 10+500 se evitará la afección por parte de los ramales, al hábitat prioritario de saladar presente en las proximidades.

En el tramo comprendido entre los pp.kk. 32+400 y 33+300 donde el trazado pasa por El Cabezo de Serrata, se reducirá la afección al hábitat prioritario de cornical, disponiendo muros o estructuras y compensando con la expropiación de igual superficie contigua a la actual.

Cuando se elabore el proyecto del área de servicio propuesta entre los pp.kk. 37+000 y 37+400 (I-037), se evitará afectar a la formación de cornical existente en las proximidades, inventariado como hábitat prioritario. Igualmente ocurrirá en el estudio de detalle del área de servicio y descanso I-065 propuesta entre los pp.kk. 65+200 al 65+700 que se desarrolla en las proximidades del yacimiento de la Mazarronera cuya afección deberá ser evitada.

En el tramo comprendido entre los pp.kk. 35+500 y 45+000, donde el trazado pasa por la loma de los Peñones, se reducirá la afección a la vegetación de cornical inventariada como hábitat prioritario.

Se minimizará la superficie de cornical interceptada, recogida como hábitat prioritario entre los pp.kk. 45+300 y 46+300 y se compensará con la expropiación de igual superficie contigua a la actual.

Se ajustará el trazado entre los pp.kk. 60+800 y 61+200 de manera que se minimice la afección a la comunidad de cornical interceptada.

Se construirá un viaducto entre los pp.kk. 88+600 al 88+800 para cruzar el Cabezo del Pericón por su parte más estrecha permitiendo su recuperación autóctona y la mejora de la vía pecuaria existente.

1.2 Para minimizar la afección a las instalaciones de la Comunidad de Regantes de Águilas en el p.k. 42+000, se establecerán los contactos oportunos con los afectados.

1.3 Los viaductos sobre la Rambla de Cañarete (p.k. 33+600), la Rambla del Garrotillo (p.k. 47+200) y Rambla de Los Miñarros (p.k. 53+400) deberán ampliarse, con el fin de liberar la mayor parte de la llanura de inundación y permitir que pueda cumplir sus funciones en el caso de grandes avenidas.

1.4 Se ubicará un enlace que sirva de conexión a los núcleos de La Palma y La Aparecida.

1.5 Entre los pp.kk. 64+000 y 70+000, se reducirán al mínimo las afecciones a la zona industrial situada junto a la MU-603 y a la zona minera de Mazarrón, a la vez que se optimice el cruce, tanto con la variante autonómica en construcción, como con la Rambla de las Moreras.

1.6 Se adecuará el trazado en el polígono industrial de los Camachos (pp.kk. 109+000 al 109+800) desplazándolo hacia el borde del mismo, siempre que no se afecte al núcleo urbano de Los Beatos.

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

### 2.1 Delimitación del perímetro de obra.

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. El jalonamiento también se llevará a cabo en el entorno de los siguientes espacios, siempre que el trazado transcurra en sus proximidades:

- LICs y ZEPAs.
- Hábitats prioritarios.
- Formaciones de vegetación de ribera.
- Yacimientos arqueológicos.

### 2.2 Reutilización de tierra vegetal.

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. Se hará un balance de la tierra vegetal sobrante y su posibilidad de ser utilizada en labores agrícolas.

Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a los 2 metros, para facilitar 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 que sea necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

### 2.3 Protección de la vegetación.

Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los ríos:

Almazora, y Rambla de Canalejas cruzados por la traza entre los pp.kk. 6+180 al 6+200 y 16+640 al 16+900, respectivamente, donde se encuentra representada la comunidad de tarayal.

Rambla de Los Arejos, Rambla de los Miñarros, Rambla de Pastrana y Rambla de las Moreras que son cruzados por el trazado entre los pp.kk. 30+000 al 30+100, 53+320 al 53+420, 56+740 al 56+820 y 66+580 al 66+700, respectivamente, y donde se encuentra representada la comunidad de vegetación riparia.

Las pilas y los estribos de las obras de paso se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2.

Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera.

### 2.4 Viario de obra.

El viario de obra transcurrirá fuera de los recursos con interés. En caso ineludible y previa justificación, deberá incluirse la recuperación del entorno afectado tal y como se especifica en la condición 10. 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.

## 2.5 Procedencia de préstamos.

Los préstamos procederán preferentemente de explotación activa y en caso contrario, la selección de la localización de préstamos se hará teniendo en cuenta los mismos criterios de exclusión que los utilizados para la ubicación de instalaciones auxiliares y vertederos (condición 9) y con las correspondientes autorizaciones de los órganos autonómicos competentes.

## 3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera durante las obras, se establecerán, en coordinación con las Confederaciones Hidrográficas del Segura y del Sur y de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

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

No obstante, será necesario rectificar el trazado o canalizar los siguientes cauces interceptados longitudinalmente: la Rambla del Coto, interceptada entre los pp.kk. 66+300 al 66+600; la Rambla de Los Lorentes interceptada a lo largo de los pp.kk. 74+550 al 74+750, 75+400 al 76+450 y 77+200 al 77+600 y la Rambla de Mingrano interceptada entre los pp.kk. 79+300 al 79+500.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Texto refundido de la Ley de Aguas, Real Decreto Legislativo 1/2001 de 20 de julio, y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. Siempre que sea técnicamente viable se colocarán las pilas fuera de los cauces.

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal, que se determinarán con consulta y coordinación con las Confederaciones Hidrográficas del Segura y del Sur, se realizará un análisis del posible efecto barrera de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de forma que se evite el efecto presa de la infraestructura.

Este drenaje incluirá entre otros, obras de fábrica para el cruce de la rambla de las Palomas (p.k. 34+750), la rambla de la Pinilla en el p.k. 58+500 y los ramblizos de los pp.kk. 36+500, 37+500 y 45+125.

3.4 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como a la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

En el tramo en el que el trazado se desarrolla en túnel bajo la Sierra de lo Alto se deberá estudiar en detalle la posible afección a la recarga del acuífero de «Los Rincones» con la obtención de datos que permitan adoptar las debidas medidas correctoras. Por este motivo, durante la redacción del proyecto, se realizarán sondeos a rotación con instalación de piezómetros a lo largo de la traza del túnel, entre los pp.kk. 74+050 al 74+450. En estos piezómetros se llevarán a cabo medidas del nivel freático y su influencia en la construcción del túnel en un periodo de tiempo lo suficientemente largo para que queden registrados los niveles máximos y mínimos en función de la recarga.

Se tomarán muestras de agua para realizar análisis químicos y determinar la posible contaminación del acuífero derivada de la ejecución del proyecto.

Además, entre los pp.kk. 63+300 al 68+600, en los que el trazado se desarrolla sobre el acuífero de buena calidad «Majada-Leila», se diseñará un sistema de recogida y conducción de aguas pluviales hacia terrenos donde se pueda llevar a cabo la recarga del acuífero.

3.5 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y 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 competente.

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

3.7 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya

apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica competente. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

3.9 El anejo de hidrología y drenaje del proyecto de construcción, se someterá a informe de las Confederaciones Hidrográficas del Sur y del Segura.

#### 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, las salidas de los drenajes se protegerán contra la erosión, mediante soleras; 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 La autopista tendrá una gran permeabilidad para la fauna debido a la los diversos túneles, viaductos y obras de fábrica proyectados, por lo que no será necesaria la construcción de pasos de fauna específicos.

4.3 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los lugares habilitados para el paso. Se incorporarán estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada, especialmente en áreas próximas a los enlaces.

En los tramos entre los pp.kk. 14+000 al 15+000, 18+000 al 25+000, 26+300 al 30+000, 42+500 al 44+500, 53+000 al 55+000 y 60+500 al 63+000, en cuyas proximidades se localizan espacios con posible presencia de la tortuga mora (*Testudo graeca*), la valla deberá reforzarse con otra de altura mínima de 50 cm, constituida por una malla de luz inferior a 2 cm o por una superficie lisa.

4.4 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona (búho real, águila perdicera, halcón peregrino y tortuga mora), durante la redacción del proyecto, el promotor se pondrá en contacto con las autoridades competentes en el seguimiento de dichas especies en la zona, con el fin de poder confirmar la presencia o ausencia de nidales en las zonas afectadas por el trazado.

En fase de obras, se contará con la presencia permanente de un técnico competente cuando el trazado transcurra por el biotopo potencial de distribución de la tortuga mora, con el fin de proceder a su rescate y traslado a centro de recuperación, para su posterior reintroducción, una vez acabadas las obras.

Durante la realización de los trabajos de voladuras, se llevará a cabo un trabajo de campo por técnico cualificado con el objeto de identificar la presencia de especies significativas que pudieran verse afectadas, especialmente cuando el trazado transcurra por el biotopo potencial de distribución de la tortuga mora y por el biotopo potencial de las especies rapaces (pp.kk. 26+300 al 30+000, 42+500 al 44+500, 53+000 al 55+000 y 60+500 al 63+000) y de acuerdo con los resultados de este estudio, se restringirá la utilización de explosivos al aire libre durante el periodo de celo y reproducción. Esta restricción se aplicará también a las operaciones con explosivos que, aun realizándose en el interior del túnel, tengan lugar a una distancia menor o igual de 50 m. de la boca

4.5 En las zonas donde se haya identificado la presencia de especies significativas, se evitarán los trabajos nocturnos, con excepción de los que se deriven del trabajo en el interior de los túneles. La iluminación nocturna en las bocas de los túneles será la menor posible para la adecuada realización de dichos trabajos, empleándose preferentemente lámparas de vapor de sodio. En la fase de explotación se evitará en dichas zonas la iluminación de la carretera. Caso de justificarse su necesidad, deberá realizarse mediante fuentes que estén provistas de deflectores que concentren el haz de luz dirigiéndolo hacia el suelo. La iluminación del túnel en la fase de explotación se diseñará de forma que no se genere contaminación lumínica en las bocas del mismo.

4.6 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, en los tramos comprendidos entre los pp.kk. 14+000 al 15+000, 18+000 al 25+000, 26+300 al 30+000, 42+500 al 44+500, 53+000 al 55+000 y 60+500 al 63+000 se llevará a cabo un segui-

miento 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.

4.7 En los viaductos en que sea necesario disponer de pantallas, por interceptar cuencas con paso de aves o porque sea necesario instalar pantallas acústicas, éstas serán opacas, de 2 m. de altura en toda su longitud para evitar la colisión de aves.

#### 5. Protección atmosférica.

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Vera, El Largo, Mazarrón, Las Casicas, Las Palas, Marfagones y sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, 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 proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que 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. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas: entre los pp.kk. 15+400 al 15+900 (dcha.), entre los pp.kk. 80+000 al 80+500 (dcha.), entre los pp.kk. 82+500 al 83+500, en la zona de confluencia de las alternativas 6.1 y 6.2 tras el paso de Cabezos del Pericón así como en el tramo de la alternativa 6.2 en la zona de Los Puchos-Cuesta Blanca de Abajo (pp.kk. 100+900 al 101+900) y en el entorno del p.k. 101+900. Asimismo se considerará especialmente el arco Beatos - Miranda en el término municipal de Cartagena, a lo largo del que se localizan numerosas viviendas de forma dispersa (pp.kk. 100+500 al 109+500), y en general en aquellos núcleos habitados, edificación dispersa situada a menos de 200 metros de la infraestructura y áreas de alto interés faunístico.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística evitándose el empleo de pantallas acústicas transparentes en las zonas coincidentes con los tramos indicados en el punto 4.4 dada la presencia de avifauna de interés que podría chocar con las mismas.

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

Leq(7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).  
Leq(23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales:

Leq(7 horas-23 horas) menor que 75 dB (A).  
Leq(23 horas-7 horas) menor que 65 dB (A).

Zonas comerciales o empresariales:

Leq(7 horas-23 horas) menor que 70 dB (A).  
Leq(23 horas-7 horas) menor que 60 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq(7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).  
Leq(23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).  
Leq (23 horas-7 horas) menor que 50 dB (A).

Zonas de interés faunístico entre los pp.kk. 14+000 al 15+000, 18+000 al 25+000, 26+300 al 30+000, 42+500 al 44+500, 53+000 al 55+000 y 60+500 al 63+000 (medidos a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros):

Leq (24 horas) menor que 60 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 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 y diseño de las medidas pertinentes de protección, tales como reordenación de la urbanización y edificación, empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, 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.

Si en el entorno de Vera, Mazarrón, Los Puchos-Cuesta Blanca de Abajo, Los Beatos y en las proximidades de la conexión con el Acceso Oeste a Cartagena, el ruido de fondo inicial supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados de Vera, El Largo, Mazarrón, Las Casicas, Las Palas, Marfagones, Los Puchos -Cuesta Blanca de Abajo y entorno de los pp.kk. 109+200 al 109+500, 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 la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía y la Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia, 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 y arquitectónico.

El proyecto de construcción recogerá todas estas actuaciones y además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con las citadas consejerías, en el que se considerarán 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 un arqueólogo de los trabajos que pudieran 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 de los siguientes puntos por encontrarse próximos a elementos ya identificados y ser zonas potenciales de encontrar restos arqueológicos:

pp.kk. 0+020 al 0+620 donde se intercepta de forma directa al yacimiento de El Polo.

pp.kk. 2+600 al 3+700 próximo al yacimiento Cañada de la Vera y al yacimiento de Cerro de Córdoba.

pp.kk. 9+100 al 9+680 donde el trazado se desarrolla a 150 m. del límite del yacimiento de Tres Cabezas.

pp.kk. 57+150 al 57+650 donde el trazado se desarrolla a una distancia entre 50 y 150 m. del yacimiento Ifre.

pp.kk. 57+740 al 58+040 donde el trazado se desarrolla a una distancia entre 150 y 500 m. del yacimiento Cueva de los Tollos.

pp.kk. 65+200 al 65+700 donde el área de servicio y descanso se desarrolla en las proximidades del yacimiento de la Mazarronera.

pp.kk. 100+120 al 100+420 donde el trazado se desarrolla en las proximidades del yacimiento de Loma de la Gallina.

Además, se tendrá especial cuidado para evitar las afecciones a las explotaciones mineras históricas situadas en Mazarrón.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas: Colada del Puerto de Saladillo, Colada del Puerto

del Judío, Colada de Fuente Álamo, Vereda del Mingrano a Balsicas por Fuente Álamo, Colada de Cánovas a Cartagena, Vereda de la Fuente, Vereda del Camino de Vera, Cordel del Camino Viejo de Baza, Vereda de Morata, salvada con el viaducto de la Rambla de Pastrana, Vereda de la Culebrina al Charcon, Vereda del Puntarrón, Colada de Torre de Pacheco y Colada de Fontes. 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 Andalucía y de Murcia, 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 aquel.

En el caso de la vereda Mingrano, que es interceptada de manera longitudinal entre los pp.kk. 74+500 y 76+500, se deberá restituir dicha vía pecuaria manteniendo toda la anchura actual.

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, será señalizado adecuadamente.

La reposición de caminos y servicios afectados, se realizará en colaboración con los ayuntamientos y Cámaras Agrarias y de acuerdo con la Circular sobre modificación de servicios de 7 de marzo de 1994.

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 conlleve dicha reposición.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, suelo no urbanizable de protección ecológica-forestal, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, ramblas, vías pecuarias, montes de utilidad pública y zonas de elevado valor ecológico y paisajístico, las comunidades vegetales de cornical, azufaifar, tarayal, saladar, pinar y los espacios protegidos próximos a la zona de estudio y recogidos en el estudio de impacto ambiental.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades 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.

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

El proyecto de construcción incluirá en su documento, planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares así como las unidades de obra destinadas a la recuperación del entorno en la zona de vertederos e instalaciones auxiliares.

El estudio considerará la legislación sectorial de aplicación tanto de ámbito nacional (Plan Nacional de Residuos de Construcción y Demolición 2001-2006, BOE 166 de 12/07/01) como autonómico (Plan Director Territorial de Gestión de Residuos Urbanos de Andalucía, BOJA n.º 134 de 18/11/99, en el que se establecen los objetivos para la gestión de los residuos de escombros y restos de obra, y el Plan de los Residuos Urbanos y de los Residuos no Peligrosos de la Región de Murcia, de aplicación a los residuos urbanos y residuos no peligrosos producidos y/o gestionados en la Región de Murcia durante el periodo 2001-2006).

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, pasos sobre ríos y cauces menores, 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 los desmontes localizados entre los pp.kk. 11+600 al 12+200, 31+250 al 31+600, 38+350 al 38+500, 43+000 al 43+100, 48+800 al 49+000, 53+200 al 53+300, 57+700 al 57+800, 70+000 al 70+250 y 72+850 al 73+000; las boquillas del túnel de las Águilas en los pp.kk. 25+000 al 26+250, del túnel de la Loma de Bas (pp.kk. 49+000 y 49+900); y las boquillas y superficie del falso túnel con el que se pasa por la Sierra de las Moreras.

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

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 y 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.

Para disminuir el impacto paisajístico provocado por el desmonte en las embocaduras de los túneles, se construirán falsos túneles que permitan su restauración con tierras, de manera que la parte frontal de la excavación quede completamente tapada y los taludes de acceso al túnel tengan pendientes máximas 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y morfologías que impidan su revegetación. La altura máxima del desmonte sobre el falso túnel en la embocadura de los túneles será de 10 metros por encima de la clave del túnel. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin 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. Protección de los Lugares de Importancia Comunitaria «Cabezas del Pericón», «Sierra de la Almagrera de los Pinos y el Aguilón» y «Sierra de las Moreras», de la Zona de Especial Protección para las Aves «Almenara-Moreras-Cabo Cope», del Área de Importancia Internacional para las Aves «Sierra de la Almenara y Cabo Cope», del Paisaje Protegido «Sierra de las Moreras».

La alternativa elegida afecta directamente a «Cabezas del Pericón» y pasa en túnel bajo la «Sierra de la Almagrera de los Pinos y el Aguilón» y «Sierra de las Moreras», espacios propuestos por la Comunidad Autónoma de Región de Murcia como Lugares de Importancia Comunitaria (LICs) ES6200040, ES6110012 y ES6200011, respectivamente, y a la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Almenara - Moreras - Cabo Cope» ES0000261, declarada en cumplimiento de la Directiva 79/409/CE, relativa a la conservación de las aves silvestres que a su vez es Área de Importancia Internacional para las Aves n.º 173 «Sierra de la Almenara y Cabo Cope» y «Paisaje Protegido Sierra de las Moreras».

A lo largo del proceso de evaluación se ha dado cumplimiento a lo establecido en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, y del Real Decreto 1997/1995, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de la fauna y flora silvestres. Se han analizado diversas alternativas de trazado con el objetivo de estudiar soluciones que no afectasen a los citados lugares (LICs y ZEPAs) o que minimizasen dicha afectación, una vez expuestas las razones de interés público de primer orden que justifican la necesidad del proyecto. La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia, ha realizado la valoración de la afectación a los mismos y una propuesta de medidas compensatorias. Por todo ello, además de las condiciones de adecuación ambiental del proyecto establecidas en la condición 1 y de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en la presente declaración, para dar cumplimiento a la Directiva 92/43/CEE y al Real

Decreto 1997/1995, es necesario establecer medidas compensatorias para garantizar el mantenimiento de los valores que han motivado la designación de los citados espacios y la coherencia de la Red Natura 2000.

A estos efectos, se redactará un proyecto de medidas compensatorias de la afectación, incorporándolo al proyecto de construcción, en capítulo independiente, con anterioridad a la aprobación del mismo. Dicho capítulo deberá constar de memoria, pliego de condiciones técnicas, planos y presupuesto con nivel de detalle de proyecto de construcción. Asimismo, para cada medida compensatoria deberá especificarse su justificación, el impacto que compensa, la fase o época de aplicación, la estimación de su eficacia, su coste, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia.

Entre dichas medidas se incluirán, al menos las siguientes:

Realizar el cruce de la Sierra de las Moreras, calificada como LIC, ZEPA y Paisaje Protegido, en falso túnel que incluirá tanto la autopista como la carretera N-332.

Restituir por encima de la longitud total del falso túnel, la continuidad territorial y medioambiental de la Sierra de Las Moreras y la de Almenara, a fin de garantizar su mejor conservación ambiental.

Compensar la superficie del LIC que sea ocupada a razón de 3 m<sup>2</sup> por cada m<sup>2</sup> ocupado, de acuerdo con la Consejería de Agricultura, Aguas y Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Murcia.

Las medidas compensatorias que se propongan deberán establecerse en coordinación con los organismos responsables de la gestión de los citados espacios de la Comunidad Autónoma y contar con su informe favorable.

## 12. Seguimiento y vigilancia.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y 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.

Umbral crítico 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) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, 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) 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 los niveles de los pozos indicados en los piezómetros que se instalen al efecto a que se refiere la condición 3.

Informe sobre el estado y efectividad de los drenajes adecuados como pasos de fauna y de las cunetas y drenajes y cerramientos a que se refiere la condición 4.

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas a las que se refiere la condición 5, y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas adoptadas para recuperación, restauración e integración paisajista de la obra y la defensa contra la erosión, a que se refiere la condición 10.

Informe sobre el desarrollo de las medidas compensatorias, en su caso, a las que se refiere la condición 11.

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, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

### 13. 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:

Planos en planta y alzado en los que se refleje la adaptación ambiental del trazado a que se refiere la condición 1.

Planos en los que se recoja la delimitación del perímetro de obra, localización de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, zonas de exclusión y restricción para la ubicación de vertederos, localización de préstamos y áreas destinadas al acopio de tierra vegetal a las que se refieren las condiciones 2 y 9.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

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

Estudio de previsión de ruido y proyecto de medidas de protección a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento y de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, condición 7.

Medidas a tomar para poder dar continuidad a todos los servicios afectados, condición 8.

Proyecto de medidas para la defensa de la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra que recoja lo previsto en la condición 10.

Proyecto de medidas compensatorias para la defensa de los lugares de interés ambiental a que se refiere la condición 11.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra a que se refiere la condición 12.

14. 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 en 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 modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa seleccionada por el promotor, 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.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía o de Murcia.

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, 26 de mayo de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegado del Gobierno en Murcia .....	X
Delegación del Gobierno en Andalucía (Sevilla) .....	—
Subdelegación del Gobierno en Almería .....	—
Dirección General de Conservación de la Naturaleza Ministerio de Medio Ambiente (Madrid) .....	—
Consejo Económico y Social (Madrid) .....	—
Confederación Hidrográfica del Segura (Murcia) .....	—
Confederación Hidrográfica del Sur de España (Málaga) .....	X
Diputación Provincial de Almería .....	—
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia .....	X
Dirección General de Carreteras de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Región de Murcia .....	—
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia .....	X
Dirección General de Transportes y Puertos de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de La Región de Murcia .....	—
Dirección General del Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia .....	—
Dirección General de Comercio y Artesanía de la Consejería de Industria, Comercio, Turismo y Nuevas Tecnologías de la Región de Murcia .....	—
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía (Sevilla) .....	—
Dirección General de Instituciones del Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía (Sevilla) .....	—
Dirección General de Protección Ambiental de la Agencia de Medio Ambiente de La Consejería de Medio Ambiente (Sevilla) .....	—
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía .....	X
Delegación Provincial de Almería de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía (Almería) .....	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Águilas (Murcia) .....	-
Ayuntamiento de Cartagena (Murcia) .....	X
Ayuntamiento de Fuente-Álamo de Murcia (Murcia) .....	X
Ayuntamiento de Lorca (Murcia) .....	-
Ayuntamiento de Mazarrón (Murcia) .....	X
Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Murcia .....	X
Sección de Protección Ambiental del Ayuntamiento de Murcia .....	X
Ayuntamiento de Torre Pacheco (Murcia) .....	-
Ayuntamiento de Totana (Murcia) .....	X
Ayuntamiento de Antas (Almería) .....	-
Ayuntamiento de Cuevas de Almanzora (Murcia) .....	X
Ayuntamiento de Los Gallardos (Murcia) .....	-
Ayuntamiento de Mojacar (Almería) .....	-
Ayuntamiento de Pulpí (Almería) .....	X
Ayuntamiento de Turre (Almería) .....	-
Ayuntamiento de Vera (Almería) .....	-
Dirección General del Instituto Tecnológico Geominero de España (Madrid) .....	-
Departamento de Ecología e Hidrología de la Universidad de Murcia (Murcia) .....	-
Departamento de Ecología. Sección Biología de la Facultad de Biología. Universidad de Murcia. (Murcia) .....	-
Colegio Oficial de Biólogos (Murcia) .....	-
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG) Departamento de Medio Ambiente (Madrid) .....	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid) .....	-
Centro de Estudios Rurales de La Región Murciana (Cer-Rm) (Cartagena. Murcia) .....	-
Asociación para la Supervivencia de la Naturaleza y el Medio Ambiente (Andalus) Sevilla .....	-
Asociación para la Defensa de la Naturaleza (A.D.E.N.A.) (Madrid) .....	-
Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza (A.E.D.E.N.A.T.) (Madrid) .....	-
Ecologistas en Acción (Madrid) .....	-
Greenpeace (Madrid) .....	-
Sociedad Española de Ornitología (Seo/Birdlife) (Madrid) .....	-
Sociedad Conservación Vertebrados (S.C.V) .....	-
A.N.S.E. (Asociación de Naturalista del Sureste) (Murcia) .....	-
Asociación Columbares-Cordillera Sur (Murcia) .....	-
Asociación Ecologista Cóndor (Almería) .....	X
Duna. Coordinadora Ecologista Almeriense (Almería) .....	-
Grupo Ecologista Acción Verde (Murcia) .....	-
Grupo Ecologista Mediterráneo (G.E.M.) (Almería) .....	X
Grupo Naturalista del Mar Menor (Murcia) .....	-
HABITAT (Murcia) .....	-
La Alzabara (Asociación Cultural Ecológica) (Almería) .....	-

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Delegación del Gobierno en Murcia estima necesario considerar los estudios informativos que se están redactando por parte de la Dirección General de Ferrocarriles relativos a infraestructuras para alta velocidad.

La Confederación Hidrográfica del Sur (Málaga) observa que, en la memoria-resumen no se hace referencia al artículo 6 del Real Decreto 1131/1988 de 30 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio de evaluación de impacto ambiental, según el cual se deben estimar los efectos, entre otros, sobre la población humana y sobre el agua. Asimismo, echa en falta la mención de los cauces que van a ser cruzados y la consideración del posible problema que la construcción de la autopista pudiera suponer a la recogida de agua por los mismos.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia recomienda que para dar cumplimiento a la Ley 1/2001, de 24 de abril, del suelo de la Región de Murcia se reajusten los límites de los espacios protegidos por la Ley 4/92 a los lugares de importancia comunitaria. Asimismo, manifiesta que se tenga en cuenta la delimitación definitiva de las zonas de especial protección para las aves (ZEPAs) declaradas.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia manifiesta que los corredores propuestos

incluyen una serie de zonas de especial sensibilidad en lo que se refiere a afección del patrimonio arqueológico conocido, mencionando a tal fin el tramo comprendido entre El Algar y Balsapintada, el área situada al norte de Mazarrón y el tramo del corredor norte que atraviesa el término municipal de Lorca hasta el límite con la provincia de Almería; y que por lo tanto, se deberá establecer un trazado que suponga la menor afección al patrimonio arqueológico, para lo que se deberá ejecutar una prospección arqueológica previa del trazado escogido. Esta actuación deberá ser dirigida por un técnico arqueólogo designado por la Dirección General de Cultura a propuesta de los interesados en el proyecto.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía destaca las características geológicas y arqueológico-mineras de la zona, mencionando por su relevancia la Geoda gigante de yeso del Pilar de Jaravía y aconsejando la realización de los estudios oportunos para garantizar una mínima afección medioambiental.

La Delegación Provincial de Almería de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía documenta un total de 167 yacimientos arqueológicos inventariados y distribuidos en los diferentes términos municipales. Considera oportuna la realización de una prospección arqueológica superficial de todo el corredor definitivo, con anterioridad al inicio de las obras.

El Ayuntamiento de Cartagena (Murcia) estima que la escala cartográfica de los planos generales que acompañan a la memoria-resumen es insuficiente para estudiar la posible incidencia con respecto a las previsiones del plan general de ordenación urbana vigente en materia de urbanismo. También menciona la necesidad de un estudio adecuado del impacto acústico y la incorporación de las oportunas medidas correctoras.

El Ayuntamiento de Fuente Álamo (Murcia) aconseja que el trazado de la autopista discurra por el corredor que razonablemente cause un menor impacto ambiental sobre el Lugar de Importancia Comunitaria ES 6200044 «Sierra de las Victorias».

El Ayuntamiento de Mazarrón (Murcia) considera necesario disponer de un estudio detallado de las densidades de tráfico para los tramos Cartagena-Mazarrón, Mazarrón-Águilas y Águilas-Vera, además de plantear la necesidad de justificar la autopista de peaje frente a otras posibles alternativas.

El Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Murcia no plantea ningún problema para la implantación de la autopista.

La Sección de Protección Ambiental del Ayuntamiento de Murcia establece diversas consideraciones a tener en cuenta en la realización del estudio.

El Ayuntamiento de Totana (Murcia) remite diversas sugerencias sobre la base de los informes elaborados por sus técnicos sin aportar información ambiental relevante.

El Ayuntamiento de Cuevas de Almanzora (Almería) considera que se deben tener en cuenta todos los proyectos que se están ejecutando en el área de trabajo y aquellos de los que se tenga constancia que se van a desarrollar.

El Ayuntamiento de Pulpí (Almería) indica que el corredor cuyo trazado discurre más próximo a la costa podría afectar tanto a la geoda de Pulpí como a elementos de flora y fauna de la Sierra del Aguilón, por lo que propone como corredor más favorable, el del interior. En el caso de que se seleccionara el otro corredor, propone que el trazado dentro del término municipal de Pulpí discurra por la zona del interior, concretamente por la cota de la Diputación de Jaravía con el fin de salvaguardar la zona de la geoda de Pulpí y la Sierra del Aguilón.

La Asociación Ecologista Condor (Almería) y El Grupo Ecologista Mediterráneo (Almería) sugieren que se valoren las actuaciones previstas relativas a líneas de ferrocarril de alta velocidad en la zona de estudio y estiman que el trazado entre Lorca y Vera es innecesario por la existencia de vías alternativas de suficiente velocidad.

## ANEXO II

### Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo ha sido el de recopilar y analizar los datos necesarios para definir las diferentes alternativas viables para la construcción de una autopista de peaje entre Cartagena (Murcia) y Vera (Almería) y, previo análisis de las ventajas e inconvenientes de todas ellas, realizar la propuesta de la alternativa más favorable.

El ámbito territorial analizado incluye un total de diez términos municipales, de los que cinco pertenecen a la provincia de Almería (Los Gallardos, Antas, Vera, Cuevas de Almanzora y Pulpí) y otros cinco a la Región de Murcia (Águilas, Lorca, Mazarrón, Fuente Álamo y Cartagena).

Las características básicas de las alternativas planteadas se corresponden con las de una autopista de peaje con una sección transversal



formada por 2 calzadas de 7,0 m con arcenes exteriores de 2,5 m, arcenes interiores de 1,0 m y una mediana con un ancho de 10 metros, que será objeto de un análisis técnico económico en el anteproyecto que desarrolle la opción finalmente seleccionada. La sección de los túneles cuenta con 12 metros de plataforma, un arcén de 1 m, otro de 2,5 m, y dos aceras de 0,75 m.

El proceso de planteamiento de alternativas se llevó a cabo en dos fases consecutivas denominadas respectivamente Fase A y Fase B.

En la Fase A, se procedió a la caracterización ambiental del territorio a escala 1/50.000 considerando los siguientes aspectos: espacios naturales, hábitats prioritarios, puntos de interés geológico, montes de utilidad pública y planes de regadío. La caracterización ambiental permitió plantear diferentes trazados alternativos que se sintetizaron en dos corredores finalistas: un corredor cercano a la costa, con numerosos condicionantes medioambientales y orográficos, y un corredor interior, con el que se bordeaban los accidentes topográficos y medioambientales. Del estudio comparativo de los dos corredores se dedujo la conveniencia de desechar el corredor del interior ya que, debido a la proximidad de la carretera N-340, el tráfico que se produce en el mismo circularía preferentemente por dicha vía de gran capacidad libre de peaje, asignando mayor tráfico al corredor de la costa, incluso sin considerar actuaciones urbanísticas futuras.

En la Fase B se trasladaron a la escala 1/5.000 las alternativas que sirvieron en la Fase A para caracterizar los corredores y confirmar su viabilidad y se variaron alejándolos de los puntos conflictivos o trazando nuevas opciones más adecuadas a las características del territorio. Posteriormente, se realizó una tramificación del área para proceder a su estudio:

Tramo 1.—Desde Vera hasta la Sierra de Los Pinos, donde se proponen 5 alternativas (1-1, 1-2, 1-3, 1-4 y 1-5).

Tramo 2.—Desde la Sierra de Los Pinos hasta la Autovía Águilas-Lorca, donde se proponen 3 alternativas (2-1, 2-2 y 2-3).

Tramo 3.—Desde la Autovía Águilas-Lorca hasta la Loma de Bas, donde se proponen 4 alternativas (3-1, 3-2, 3-3 y 3-4).

Tramo 4.—Desde la Loma de Bas hasta la Sierra de Las Moreras, donde se proponen 3 alternativas (4-1, 4-2 y 4-3).

Tramo 5.—Desde la Sierra de Las Moreras hasta el Campo de Cartagena, donde se proponen 4 alternativas (5-1, 5-2, 5-3 y 5-4).

Tramo 6.—Campo de Cartagena, donde se proponen 3 alternativas (6-1, 6-2 y 6-3).

Uniendo los trazados más favorables de cada uno de los tramos descritos se obtuvieron dos alternativas finalistas completas denominadas Alternativa I (formada por las alternativas 1-1 + 2-1 + 3-1 + 4-1 + 5-1 + 6-1) y Alternativa II (formada por las alternativas 1-2 + 2-2 + 3-2 + 4-2 + 5-2 + 6-2).

Ambas soluciones tienen su inicio en la localidad de Vera con un enlace en la N-340, la Alternativa I al norte y la II al sur, más próxima a la costa a la que se aproxima hasta alcanzar el conjunto de las Sierras de Almagrera, Los Pinos y El Aguilón (LIC). Bordeada la sierra, coincide con la Alternativa I al sur de Pulpí hasta toparse con la sierra del Aguilón que es atravesada en túnel por ambas alternativas, la Alternativa I más al norte que la II; alcanzan la autovía C-3211 al norte de Águilas desarrollando los siguientes 6 Km. de manera paralela y pasando en túnel bajo la Loma de Bas. Tras el paso por Mazarrón, ambos trazados se separan dirigiéndose la Alternativa I hacia el interior por la rambla de Los Lorentes en la sierra de lo Alto, y la Alternativa II, hacia la costa, bordeando el suelo urbanizable de Puerto de Mazarrón y continuando por la rambla de Valdelentisco al borde del LIC Sierra de Muela Cabo Tiñoso y seguidamente, ambas alternativas se dirigen hacia Cartagena. La Alternativa I, tras pasar por Cabezos del Pericón, bordea Cartagena, cruza la N-301, enlaza con el punto de conexión de ésta con el Acceso Oeste y continúa hacia la autopista de Alicante, para terminar en su enlace de Los Beatos. La Alternativa II se desarrolla de forma paralela a la N-332 y se dirige hacia el centro de Cartagena conectando con el futuro Acceso Oeste, donde termina.

En la siguiente tabla se recogen las principales características de los trazados estudiados:

Alternativas	N.º de enlaces	Long. aprox. (m)	Long. de viaductos (m)	Long. (m) de túneles (n.º)	m³ de préstamo
Alternativa I . . . .	10	109.815	2.280	4.000 (4)	13.800.000
Alternativa II . . . .	11	107.479	3.200	5.700 (5)	15.170.000

El estudio incluye un análisis multicriterio comparativo de las dos alternativas desde el punto de vista ambiental, de trazado, constructivo, funcional y económico. Los resultados de la comparación entre las alternativas I y II declaran como más ventajosa a la primera de ellas, por presentar ligeras ventajas medioambientales, una cierta igualdad respecto a los factores funcionales, mejores características constructivas y de trazado e importantes ventajas económicas. Posteriormente, surge la duda sobre la existencia de algún tramo parcial de la Alternativa II, que sustituido por su correspondiente en la I, diese aún mayores ventajas a aquella. Para ello, se combinaron las dos alternativas, uniendo tramos parciales de una con la otra a través de conexiones y se obtuvieron nuevas alternativas numeradas del 1 al 12, que fueron nuevamente comparadas atendiendo a los mismos criterios y concluyendo que resultaba más ventajosa la alternativa 9 equivalente a la Alternativa I para todo el itinerario Cartagena-Vera pero a la que se le añade el futuro Acceso Oeste de Cartagena.

La alternativa 9 seleccionada, tiene su inicio en la autovía N-340, al Norte de Vera en el p.k. 534+000. El trazado continúa al Sur de Cuevas de Almanzora y al Norte de Los Lobos, pasando por el espacio libre disponible entre la Sierra de Alto Almagro y el conjunto de las Sierras de Almaguera, Los Pinos y El Aguilón. Al sur de Pulpí, cruza en túnel la Sierra de El Aguilón y se ciñe a la ladera que cierra por el oeste la llanura de San Juan de los Terreros y Águilas, bordeando el LIC de la Sierra de Almenara. Posteriormente, se conecta con la autovía C-3211 Águilas-Lorca a la que llega por el espacio existente entre las colinas de Cabezo de la Merced y la del Cabezo de La Serrata.

Tras desarrollarse por el interior de los Peñones y bordear los terrenos más fértiles por la zona de Calabardina y Cabo Cope, alcanza la Loma de Bas que es atravesada por un túnel de casi 2 km. y la zona llana de Ramonete y Cañada de Gallego, con gran presencia de cultivos bajo plástico, desarrollándose de forma paralela a la actual carretera N-332 hasta la Sierra de Las Moreras (espacio LIC, ZEPA y Paisaje Protegido) cuyo paso se realiza por un pequeño puerto por donde ahora discurre la N-332, disponiendo un falso túnel en uno de los picos del citado LIC.

Seguidamente, se alcanza Mazarrón, que se pasa por el oeste, y tras un túnel de medio kilómetro, se cruza la Sierra de lo Alto aprovechando el valle del arroyo de Los Lorentes. El trazado se dirige directamente hasta el enlace de la A-37 con la autovía del Mar Menor en Los Beatos para lo cual se pasa por el LIC Cabezos del Pericón, aprovechando como paso un estrechamiento de unos 180 m.; al sur de La Aljorra y de la Palma, y acercándose al enlace del futuro Acceso Oeste de Cartagena con la actual autovía N-301.

Tras el estudio informativo, y como consecuencia de la información pública, se adoptaron diversas modificaciones en el trazado definitivo que se recogen en la introducción de la presente declaración de impacto ambiental.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio de impacto ambiental 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 describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: descripción de los recursos naturales y culturales y de los usos del territorio, lugares de interés geológico, áreas de interés minero, hidrogeología e hidrología, espacios naturales protegidos y áreas de interés natural, vegetación, fauna, usos del suelo, vías pecuarias y montes, planeamiento urbanístico y patrimonio histórico artístico y arqueológico.

De la información del inventario de la situación preoperacional, el estudio destaca como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental: diversos lugares de interés geológico (la Aljorra, Cabezo Negro de Tallante, Geoda gigante de Pulpí, Distrito minero de Mazarrón); áreas de interés minero (Santa Agueda, Jerasa IV, Antas El Viudo, Vulcano, Parra, El Zorzo, El Zorzo De Vera, Zutija, Aridos de Sílice, 3.ª Ampliación a Victoria, La Mina, Jorge I y Virgen del Carmen) y acuíferos de interés (Cubeta del río Antas, Cuenca baja del río Almanzora incluido el delta, Rambla de los Arejos, Águilas-Cala Reona, Vértice Palomas, Pilar de Jaravia, Cope-Cala Blanca, Los Vaqueros, La Majada, Rincones, Los Molares -Lorente, Lo Alto-La Pinilla y Campo de Cartagena), en los que se destaca su sobreexplotación de forma casi general y en algunos casos el fenómeno de intrusión marina.

Asimismo se localizan diversos espacios naturales recogidos en alguna figura de protección: «Parque Regional de Cabo Cope- Punta de Calnegre»,

«Paisaje Protegido Sierra de Las Moreras» y «Espacio Natural Protegido Sierra La Muela - Cabo Tiñoso», y diversos espacios propuestos para su inclusión en la Red Natura 2000 como son los Lugares de Importancia Comunitaria ES6200010 «Cuatrocalas», ES6200011 «Sierra de las Moreras», ES6200012 «Calnegre», ES6200015 «La Muela y Cabo Tiñoso», ES6200035 «Sierra de la Almenara», ES6200040 «Cabezos del Pericón», ES6200044 «Sierra de las Victorias», ES6110011 «Sierra del Alto Almagro», ES6110012 «Sierra de la Almagrera, de los Pinos y el Aguilón» y las Zonas de Especial Protección para las Aves ES0000264 «La Muela - Cabo Tiñoso» (que es a su vez IBA n.º 172 «Sierra de la Muela y Cabo Tiñoso») y ZEPA ES0000261 «Almenara-Moreras-Cabo Cope» (que es a su vez IBA n.º 173 «Sierra de la Almenara y Cabo Cope»).

El inventario de vegetación realizado recoge las comunidades vegetales presentes en el área de estudio, destacando las formaciones de cornical (*Periploca angustifolia*), azufairar (*Ziziphus lotus*), pinar, tarayal, vegetación riparia, vegetación de saladar, matorral xerófilo y matorral halonitrófilo destacando en la cartografía la localización de los hábitats naturales de interés prioritario.

En cuanto al estudio faunístico del área de estudio destaca como especies más relevantes presentes en la zona el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), el águila perdicera (*Hieratus fasciatus*), el águila real (*Aquila chrysaetos*), el búho real (*Bubo bubo*) y la tortuga mora (*Testudo graeca*).

El estudio destaca la presencia de 33 vías pecuarias, que se corresponden a cordeles, veredas, coladas y cañadas; diversos yacimientos arqueológicos con distintas categorías de protección y 5 montes de utilidad pública.

Los impactos característicos significativos de las diferentes alternativas consideradas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son: en el caso de la Alternativa I el paso a lo largo de 180 m por el Lugar de Importancia Comunitaria «Cabezos del Pericón»; el paso en túnel bajo el «Paisaje Protegido Sierra de las Moreras» a su vez Lugar de Importancia ES6200011 «Sierra de las Moreras», ZEPA ES0000261 «Almenara-Moreras-Cabo Cope» e IBA n.º 173 «Sierra de la Almenara y Cabo Cope»; y el paso bajo el LIC ES6110012 «Sierra de la Almagrera de los Pinos y el Aguilón». Asimismo, a lo largo del 20% de su recorrido resultan interceptadas en diversos puntos comunidades vegetales de interés, biotopos potenciales de la tortuga mora y áreas de campeo, nidificación o cría de las rapaces inventariadas en el estudio (águila perdicera, águila real, halcón común y búho real).

En cuanto a la Alternativa II, ésta se caracteriza por desarrollarse más cercana a la costa, dando lugar a afecciones similares a la Alternativa I. En este caso se evita la afección directa a espacios protegidos aunque se desarrolla en gran parte de su trazado muy próxima a los límites de los mismos. Esta alternativa afecta ligeramente en menor superficie a las comunidades vegetales de interés y a biotopos potenciales de la tortuga mora siendo ligeramente mayor la superficie afectada correspondiente al área de campeo, nidificación o cría de las rapaces inventariadas (águila perdicera, águila real, halcón común y búho real).

En cuanto a la afección al patrimonio, en ningún caso se producen afecciones directas a yacimientos arqueológicos pero en lo que se refiere a la afección a los lugares de interés geológico minero, ambas alternativas transcurren sobre el Distrito Minero de Mazarrón, siendo Cabezo Negro de Tallante interceptado en el caso de la Alternativa I.

La identificación de impactos de los usos del suelo concluye que la Alternativa I afecta a mayor superficie de cultivos aunque a menor superficie de invernaderos frente a de la Alternativa II. Por otro lado la Alternativa II ocupa una mayor superficie de montes de utilidad pública con respecto a la Alternativa I.

En cuanto al impacto paisajístico, el estudio analiza el impacto como consecuencia de la presencia de la carretera y la intrusión visual de la misma y la visualización desde núcleos de población, siendo mayor la longitud y el número de poblaciones que visualizan la Alternativa II.

El estudio de impacto ambiental incluye como medidas mitigadoras de impactos para la solución elegida las siguientes: delimitación del perímetro de obra para proteger recursos naturales y culturales de interés; programación del período de obra en los tramos en los que se atraviesen zonas de reproducción y cría de rapaces; protección y recuperación de las condiciones de recarga de acuíferos; protección del patrimonio cultural; reposición de la permeabilidad territorial; restitución de la utilidad pública de los montes afectados o descatalogación en su caso; recuperación de la vegetación afectada; protección faunística mediante el rescate de ejemplares, traslado a terrenos adecuados o a centros de recuperación y posterior reintroducción; apantallamiento acústico (entre los pp.kk. 109+200 al 109+815); revegetación; medidas compensatorias para paliar la afección a los LICs y programa de vigilancia ambiental en el que se incluye el Sistema de Gestión Medioambiental (SIGMA) aplicable a la obra.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que destaca el control de ciertas áreas de interés faunístico y el control en fase de explotación de la eficacia de las medidas propuestas.

La conclusión del estudio detallado de las dos alternativas, es que desde el punto de vista medioambiental las dos son viables y las diferencias entre ambas son muy poco relevantes siendo ligeramente mejor la Alternativa I en ocho aspectos (fauna, biotopo de tortuga mora, lugares de interés geológico y minero, yacimientos catalogados, superficie agraria, montes de utilidad pública, nivel acústico, impacto paisajístico), y la Alternativa II en cinco (vegetación de interés, superficie de acuíferos, suelo no urbanizable de protección ecológico-forestal, espacios naturales y vías pecuarias) y por lo tanto siendo más favorable la Alternativa I.

#### ANEXO IV

##### Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

En el período de información pública se han presentado un total de 1.668 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento indica la necesidad de coordinar las actuaciones futuras de la autopista con las de las líneas ferroviarias de la línea Murcia -Almería y Acceso a Cartagena.

La Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Segura considera que será necesario en proyecto de construcción, la mejora del anejo de hidrología y drenaje del estudio informativo y la necesidad de someterle a informe de esa confederación.

La Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia indica la necesidad de coordinar el trazado de la nueva autopista con las Directrices y el Plan de Ordenación del Litoral de la Región de Murcia y sugiere cambiar la localización de los enlaces.

El Servicio de Patrimonio Histórico de la Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia adjunta una relación de bienes de carácter etnológico, histórico y de patrimonio industrial que pudieran verse afectados y que se corresponden con explotaciones mineras históricas, molinos de viento y edificios catalogados.

La Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas Vivienda y Transportes de la Región de Murcia plantea la Alternativa II al sur de Vera (tramo 1) y la Alternativa II en Cartagena (tramo 6). Asimismo hace referencia al acuerdo tripartito entre Ministerio de Fomento, Comunidad Autónoma de Murcia y Ayuntamiento de Cartagena para construir el acceso oeste, la Ronda transversal y otras vías de penetración en Cartagena.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía indica que el trazado estudiado presenta una incidencia territorial negativa en la ordenación del territorio, por lo que se deben estudiar otros trazados alternativos, más al norte, que no interfieran en las perspectivas y en el modelo de desarrollo previsto para Almería.

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia indica la afección a lugares de importancia comunitaria (LICs) y zonas de especial protección para las aves (ZEPAs) y la existencia de efecto barrera para la tortuga mora en la Sierra de Almenara y en la Sierra de las Moreras. Solicita que se tenga en cuenta el período de nidificación de las especies de rapaces presentes; que se empleen asfaltos porosos para reducir el ruido; que se sustituyan los desmontes mayores de 10 metros por túneles o falsos túneles y que los terraplenes de más de 5 metros se sustituyan por viaductos; que se restauren las zonas degradadas como consecuencia de las obras, que se compensen los terrenos afectados por otros similares en la proporción 2 a 1; y que se adquieran terrenos para permuta de montes en la proporción 3/1.

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia en una nueva alegación, indica una serie de medidas correctoras y compensadoras consistentes en dar continuidad medioambiental a la Sierra de las Moreras y la Almenara, con la restitución de la superficie de la longitud total del falso túnel; compensar la superficie de lugar de importancia comunitaria que sea ocupada a razón de 3/1 m<sup>2</sup>; y la construcción de un viaducto para cruzar el Cabezo del Pericón por su parte más estrecha, en una zona ocupada por cultivos de almendros, permitiendo su resuperación autóctona y la mejora de la vía pecuaria existente.

El Ayuntamiento de Águilas adjunta un informe de los servicios técnicos municipales en el que se solicitan varios pasos de caminos a desnivel

con la autopista, la necesidad de considerar la comunicación de caminos en el enlace de la autopista con la autovía Águilas - Lorca y de revisar el trazado de la reposición de la carretera de la Cuesta de Gos. Asimismo, adjunta un informe en el que manifiesta su acuerdo con la alternativa seleccionada y solicita: que se mejore la carretera N-332 como vía alternativa; que la distancia entre enlaces se reduzca a 3 kilómetros; que la sección tipo de los caminos agrícolas sea de 8 metros con arcones de 1 metro; que se realicen caminos entre los pp.kk. 26+900 al 27+700, 35+300 al 36+400 y 44+900 al 45+100 en la margen derecha y pasos en los pp.kk. 27+100, 34+200, 34+750, 46+300 y 47+050. Asimismo, enumera una serie de actuaciones a tener en cuenta en el proyecto de construcción y en la elaboración de la declaración de impacto ambiental.

El Ayuntamiento de Antas indica que el trazado se debe mejorar y modificar con más pasos a nivel, vías de servicio, túneles, viaductos, etc.

El Ayuntamiento de Cartagena, propone una alternativa que es mezcla de las alternativas 5.2, 6.2 y 6.1 y que se minimice la afección al polígono industrial de Los Camachos.

El Ayuntamiento de Cuevas de Almanzora, solicita un nuevo enlace en el p.k. 5+500 y que se proyecten caminos de servicio en la margen derecha en los pp.kk. 3+500 al 4+100, 7+500 al 8+000, 11+700 al 12+100, 15+700 al 16+000 y en la margen izquierda entre los pp.kk. 7+500 al 7+600 y 11+700 al 16+000. Asimismo, sugiere que los trapeles no superen los 12 metros proyectando viaductos cuando esto suceda, y que se sustituya un desmonte por un túnel.

El Ayuntamiento de Fuente Álamo propone modificaciones de trazado denominadas: CX, para evitar la grave afección urbanística y agropecuaria de la pedanía de Las Palas y que conecta con la alternativa 5.2; V1 que conecta con la alternativa 5.1; y otra solución que consiste en un túnel de 7 Km. entre los pp.kk. 82+000 - 89+000. Solicita un aumento del 1% de presupuesto para la realización de obras culturales a un 1,5% y que se realicen los siguientes caminos de servicio: en la margen derecha entre los pp.kk. 80+200 al 80+500 y 83+700 al 84+000 y en la margen izquierda entre los pp.kk. 79+000 al 79+300 y 80+000 al 80+500 y 83+600 al 84+100. Indica que el trazado afecta a un embalse de agua desalada en proyecto y opina que se debe acondicionar la N-332. La alegación finaliza considerando como más favorable la alternativa 5.2 y proponiendo que si se aprueba la alternativa 5.1 se haga una modificación de trazado ajustándolo a Las Palas o conectando esta alternativa con la 5.2 desde el p.k. 78+500 hasta el 94+000.

El Ayuntamiento de Lorca indica que la zona de Lomo de Bas se encuentra clasificada como suelo no urbanizable con protección muy alta en el Plan General de Lorca actualmente en fase de aprobación inicial. Asimismo, indica que se deben definir con detalle las diferentes obras con las que se dará continuidad a los diversos cauces atravesados, los nuevos caminos de servicio, los pasos a desnivel y la reposición de la red de riego. Solicita que se adecue la N-332.

El Ayuntamiento de Mazarrón solicita un cambio de trazado de manera que se acorten distancia con la autopista a su paso por el núcleo, que se incluya un nuevo túnel de 7 Km. (entre los pp.kk. 82+000 y 89+000), que se reduzca la distancia entre los enlaces a 3 Km. y que se cree un nuevo enlace con la nueva variante y otro con la Cañada de Gallego. Asimismo, solicita que la sección tipo de los caminos agrícolas sea de 8 metros con arcones de 1 metro, que el camino de servicio entre los pp.kk. 76+300-76+500 se amplíe en 200 metros a la derecha de la autopista y que se creen ocho pasos más a desnivel en los pp.kk.: 56+600, 57+100, 58+700, 61+500, 67+100, 67+650, 69+700, 71+000.

El Ayuntamiento de Pulpí muestra su preocupación por las posibles consecuencias de avenidas de agua.

La asociación de Regantes de Águilas manifiesta su preocupación por la coincidencia del trazado de la autopista con una tubería de agua de gran diámetro.

La asociación ADE de ovino y caprino de Águilas manifiesta que no se han tenido en cuenta en el estudio informativo las veredas, cañadas, azagadores y pasos reales que existen desde tiempos ancestrales.

La asociación de Agricultores y ganaderos del campo de Cartagena-Asaja manifiesta diversas afecciones a la explotación agrícola y su preferencia a la alternativa 6.2

La sociedad agraria de transformación «Agrícola Aguilena», la Sociedad agraria de transformación Verasol, la Comunidad de Regantes «La Marina», y la Coordinadora de afectados «Costa Cálida» manifiestan la innecesidad de la autopista de peaje considerando suficiente una vía rápida entre Águilas, Mazarrón y Cartagena y solicitan que se acondicione la N-332 previamente. Por otro lado, ponen de manifiesto la falta de coordinación con otras administraciones y que no consta consulta a la Junta de Andalucía y Comunidad Autónoma de Murcia. Consideran que en los objetivos del trazado propuesto priman los intereses turísticos y el ansia especulativa

de urbanizar y exigen que se establezcan zonas libres de pago. Asimismo, realizan consideraciones particulares para cada uno de los tramos:

Tramo 2: evitar la afección a las dos balsas de regadío.

Tramo 3: llevar a la cota 200 entre los pp.kk. 36+000 al 38+000 y a partir del p.k. 42+200 tomar la alternativa 3.3.

Tramo 4: evitar una inexistente ZEPA en el p.k. 54+500 (zona de invernaderos) y modificar el enlace del p.k. 55+500.

Tramo 5 estudiar un tramo libre de peaje en la zona de la variante de Mazarrón donde se debe disponer un enlace y desplazar el trazado entre 1,5 y 2 Km. hacia el norte desde el p.k. 63+500 para evitar la zona industrial cerca de la MU-603 y disponer de tres enlaces más.

El Departamento de Ecología e Hidrología de la Universidad de Murcia indica que no se han tenido en cuenta en el estudio de ruido los valores límite para los espacios naturales protegidos, que son más restrictivos que los usados, e indica la necesidad de realizar el estudio de la autopista y el desarrollo urbanístico de manera conjunta debido a las sinergias que conlleva. Realiza la referencia al estudio de «Estrategia y Conservación de la tortuga mora en la Región de Murcia» y comentarios relativos a la evaluación de algunos impactos a las áreas de nidificación, cría y campeo del búho real, tortuga mora y águila perdicera.

El Colegio de Ingenieros de Caminos muestra su preferencia por la alternativa 9 del estudio modificado, para evitar el paso entre los núcleos urbanos de Miranda y Santiago desplazando el trazado hacia el sur bordeando Santiago.

El Ateneo Cultural de Mazarrón, la Asociación Cultural Boria de Mazarrón y técnicos de la Concejalía de Agricultura y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Mazarrón solicitan que se convierta en una autovía libre de peaje o que se arregle la N-332. Consideran que en el estudio de tráfico se utilizan modelos desarrollistas y urbanizadores para justificar la inversión invadiendo la competencia municipal y que sería necesario que se realizara un estudio completo de la contaminación acústica y de las áreas de extracción de áridos y vertederos. Por otro lado, ponen de manifiesto la existencia del efecto barrera hidrológico, del riesgo derivado de las dificultades geotécnicas y de las afecciones a yacimientos de interés geológico o arqueológico.

La Asociación de Vecinos de Tallante se pronuncia en contra de la alternativa 6.2 porque coincide con el lugar de importancia comunitaria de la «Sierra de la Muela-Cabo Tiñoso» y dejaría atrapado al pueblo entre la N-332 y la autopista.

El grupo PSOE de la Región de Murcia propone que la autopista sea libre de peaje y se adapte en todo lo posible al trazado de la N-332 ya que, la ejecución de una autopista de peaje da lugar a un mayor impacto a la agricultura de la zona al tener que construir dos infraestructuras.

El grupo municipal de Izquierda Unida de Cartagena, añade a la alegación anterior la afección al paisaje por parte de las alternativas 6.1 y 6.2 y que, en caso de construirse se minimice el impacto ambiental a su paso por las cercanías del Pericón en la alternativa 6.2 y que se una a la alternativa 6.1 en sus accesos a Cartagena.

El grupo Izquierda Unida de la Región de Murcia, tras exponer una serie de argumentos socioeconómicos y medioambientales, rechaza la autopista de peaje y propone el arreglo y acondicionamiento de la actual N-332 así como su ampliación con dos nuevos carriles en los tramos de mayor tráfico y una conexión en forma de peine con los municipios costeros.

El Grupo Ecologista Mediterráneo se muestra contrario a la construcción de la autopista basándose en una serie de argumentos como son: división de espacios protegidos y aislamiento de especies entre el mar y la autopista.

La Asociación de Naturalistas del Sureste pone de manifiesto la interceptación de la Sierra de las Moreras y de la Almenara, al lugar de interés geológico de Cabezo Negro de Tallante y la afección a la fauna y a diferentes hábitats de interés Asimismo, indica la dificultad de llevar a cabo el trasplante de azufaifo por el sistema radicular que posee.

La asociación ONG Natura Tánger se muestra favorable a la construcción de la autopista, prefiriendo la alternativa 12 y plasma una serie de inquietudes relativas al drenaje, pantallas antiruido, prospecciones arqueológicas, revegetación pasos de fauna, etc.

La asociación SEO/BirdLife Sociedad Española de Ornitología incide en la comparación entre el corredor interior y de la costa haciendo referencia a la afección a la IBA 173 «Sierra de la Almenara y Cabo Cope» y solicita que no se construya la autopista por la costa, para evitar los impactos inducidos como el desarrollo urbanístico.

La asociación Ecologistas en Acción, la Red de Permacultura del Sureste y la Fundación 2001 Global Nature solicitan que se paralice el procedimiento de evaluación de impacto ambiental por tratarse de un proyecto con impactos globales sinérgicos, que no pueden ser considerados de forma

aislada. Ponen de manifiesto la afección al águila perdicera, especie en peligro de extinción y la no consideración en el estudio del impacto producido sobre el Búho Real, siendo ésta la especie de rapaz más afectada por la autopista. Indican que el efecto barrera de la autopista sobre amplias cuencas y áreas agudizará el riego de avenidas e inundaciones y que proliferarán las pequeñas-medianas canteras para la extracción de áridos de gran impacto paisajístico y ambiental. Asimismo, indican la ausencia del estudio del impacto por ruido y la afección al yacimiento de Petén y al castillete e instalaciones de la mina La Mazarronera. Finalmente manifiestan que debe plantearse la mejora de la N-332.

Grupo de 25 alegaciones la mayoría del TM. de Cartagena, que rechazan la autopista por no haber tráfico suficiente y promocionar el transporte privado y el desarrollo urbanístico. Asimismo, indican que no se han tenido en cuenta los valores históricos, el patrimonio cultural, la presencia del águila perdicera y de la tortuga mora, a la que se parte por la mitad su territorio; ni la afección a la vegetación representativa de zonas áridas. Demandan la realización de un estudio de ruido, del movimiento de tierras y del drenaje.

5.743 firmas de vecinos del término municipal de Cartagena y Fuente Álamo de Murcia que se muestran favorables a las alternativas 5.2 y 6.2, de la construcción del Acceso Oeste, de que se mejore el nudo de Alumbres y de que se modifique el trazado a la altura de los Puertos de Santa Bárbara y Tallante, que proponen sean circunvalados por el sur.

Cuatro propietarios solicitan una serie de medidas correctoras medioambientales y ponen de manifiesto la existencia del pez Fartet (*Aphanius iberus*) en peligro de extinción, que vive en la Rambla de La Pinilla y del algarrobo más antiguo de la Región de Murcia «Garrofero de Pozo Negro» descrito en el «Catálogo de Árboles Singulares y Monumentales» de la Región.

## MINISTERIO DE ECONOMÍA

**12193** *RESOLUCIÓN de 21 de mayo de 2003 de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se publican las condiciones especiales y la tarifa de primas del seguro combinado y de daños excepcionales en aguacate; incluido en el Plan de Seguros Agrarios Combinados para el ejercicio 2003.*

De conformidad con el Plan de Seguros Agrarios Combinados para el ejercicio 2003, aprobado por Acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de diciembre de 2002, con la Ley 87/1978, de 28 de diciembre, de Seguros Agrarios Combinados y su Reglamento, la Administración General del Estado concederá subvenciones al pago de las primas, a los asegurados que suscriban seguros de los incluidos en el Plan Anual de Seguros Agrarios Combinados.

Las pólizas y tarifa correspondientes a estos seguros únicamente podrán suscribirse, a través de las entidades integradas en el cuadro de coaseguro de la Agrupación Española de Entidades Aseguradoras de los Seguros Agrarios Combinados, S.A.

La Disposición Adicional del Reglamento para aplicación de la Ley 87/1978, aprobado por Real Decreto 2329/1979, de 14 de septiembre, indica textualmente que «Los Ministerios de Hacienda y Agricultura dentro de sus respectivas competencias, quedan facultados para dictar las normas que requiera la interpretación y el desarrollo del presente Reglamento».

Para el mejor cumplimiento del mandato anterior, y por razones de interés público, se hace preciso dar a conocer los modelos de condiciones especiales y tarifa de primas a utilizar por la Agrupación Española de Entidades Aseguradoras de los Seguros Agrarios Combinados, S.A., en la contratación del seguro combinado y de daños excepcionales en aguacate; por lo que esta Dirección General ha resuelto publicar las condiciones especiales y la tarifa de primas del mencionado seguro, incluido en el Plan de Seguros Agrarios Combinados para el ejercicio 2003.

Las condiciones especiales y tarifa citadas figuran en los anexos incluidos en esta Resolución.

Contra la presente Resolución se podrá interponer recurso de alzada, en el plazo de un mes, ante el Excmo. Sr. Ministro de Economía, como órgano competente para su resolución, o ante esta Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, la cual, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 114 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones

Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, de 26 de noviembre de 1992, según redacción dada por la Ley 4/1999, de 13 de enero, lo remitirá al órgano competente para resolverlo; todo ello de conformidad con lo dispuesto en los artículos 107 y siguientes de dicha Ley.

Madrid, 21 de mayo de 2003.—El Director General, José Carlos García de Quevedo Ruiz.

### ANEXO I

#### Condiciones especiales del Seguro Combinado y de Daños Excepcionales de Aguacate

De conformidad con el Plan de Seguros de 2003, aprobado por Consejo de Ministros, se garantiza la producción de Aguacate, contra los riesgos de Viento, Pedrisco e Inundación y Garantía de Daños Excepcionales, en base a estas Condiciones Especiales, complementarias de las Generales, de las que este anexo es parte integrante.

Primera. *Objeto.*—Con el límite del Capital Asegurado se cubren los daños en cantidad y calidad que sufran las producciones de Aguacate debidos al Pedrisco y a la Inundación-Lluvia Torrencial y Lluvia persistente y exclusivamente en cantidad debidos al Viento, de acuerdo con la opción de aseguramiento elegida por el agricultor y acaecidos durante el período de garantía.

A los solos efectos del Seguro se entiende por:

Viento: Es aquel movimiento violento de aire que por su intensidad y persistencia pueda ocasionar, por acción mecánica, pérdidas directas del fruto, siempre y cuando en la parcela reclamada se verifique la ocurrencia de todos los siguientes efectos:

- Síntomas evidentes de daño por efecto mecánico del viento en la vegetación.
- Caídas de frutos por desgarros o roturas con parte del pedículo o rama adherido al fruto. (Ver Condición Decimoséptima, apartado 3).

En caso de vientos dominantes, deberá apreciarse además la existencia del llamado «efecto cortaviento» en las primeras filas de la plantación.

No estarán cubiertos, en ningún caso, los frutos caídos en los que se aprecie la capa de abscisión, las caídas fisiológicas, frutos con síntomas de sobremadurez o frutos con daños de plagas o enfermedades anteriores al siniestro.

No son objeto de la garantía del seguro los daños ocasionados por vientos que no produzcan los efectos traumáticos anteriormente descritos, tales como vientos cálidos, secos o salinos.

Pedrisco: Precipitación atmosférica de agua congelada en forma sólida y amorfa que, por efecto del impacto, ocasione pérdidas sobre el producto asegurado, como consecuencia de daños traumáticos.

Daños excepcionales:

Lluvia persistente: Precipitación atmosférica de agua que por su continuidad y abundancia, produzca encharcamiento y/o enlodamiento, causando daños en la producción asegurada, con los efectos y/o consecuencias que abajo se indican, debiéndose producir éstos de forma generalizada en el término municipal donde se ubique la parcela asegurada.

Efectos y/o consecuencias:

- Caída de fruta, siempre que se produzca con síntomas evidentes de asfixia radicular, asociado a amarillamiento y caída de hojas.
- Muerte o pérdida total del árbol por asfixia radicular.
- Imposibilidad física de efectuar la recolección, debiendo existir señales evidentes de anegamiento que impida realizar la misma, durante el periodo de lluvias o los 10 días siguientes al final del mismo.
- Plagas y enfermedades durante el periodo de lluvias o los 10 días siguientes a la finalización del mismo, debido a la imposibilidad de realizar los tratamientos oportunos, siempre que aquellas sean consecuencia del siniestro.

Quedan excluidos:

- Los daños producidos por Lluvia Persistente en parcelas con drenaje insuficiente.
- Los daños producidos en parcelas ubicadas en zonas húmedas (pantanosas o encharcadizas) naturales o artificiales, delimitadas de acuerdo con la correspondiente legislación específica.
- Los daños producidos por una deficiente polinización o cuajado de los frutos

Inundación-lluvia torrencial: Se considera ocurrido este riesgo excepcional cuando los daños producidos en la parcela asegurada sean consecuencia de precipitaciones de tal magnitud que ocasionen el desbor-