

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA,
ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

12886 *Resolución de 26 de octubre de 2017, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Autovía A-7, ampliación tercer carril, puntos kilométricos 741 y 757, Orihuela/Benferri-Monteagudo (Murcia).*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

De acuerdo con el artículo 5.1.c) del Real Decreto 895/2017, de 6 de octubre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y se modifica el Real Decreto 424/2016, de 11 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, la resolución de los procedimientos de evaluación ambiental de proyectos de competencia estatal.

El proyecto Autovía A-7, ampliación tercer carril, PP.KK. 741 y 757, Orihuela/Benferri-Monteagudo (Murcia) se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado b), los proyectos no incluidos ni en el anexo I ni en el Anexo II que puedan afectar de forma apreciable, directa o indirectamente, a Espacios Protegidos Red Natura 2000, de la referida Ley 21/2013.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El objeto del proyecto es mejorar la capacidad ampliando a tres carriles la Autovía del Mediterráneo (A-7) en el tramo que va desde el Enlace de Orihuela/Benferri (P.K. 544+600) al Enlace de Monteagudo/Fortuna (P.K. 559+700) según la nueva kilometración de la autovía A-7. Este tramo presenta una longitud aproximada de 15 km, interceptando los términos municipales de Redován y Orihuela (en la provincia de Alicante, Comunidad Valenciana), y Santomera y Murcia (en la Región de Murcia). La actuación se justifica porque el tramo presenta una elevada intensidad de tráfico (más de 46.000 vehículos/día de promedio en 2015), lo que provoca retenciones.

Se propone la construcción de un tercer carril por calzada en una vía que dispone en la actualidad de una sección formada por dos calzadas de dos carriles de anchura 3,5 m cada uno, con arcenes interiores de un metro, arcenes exteriores de 2,5 m y mediana de tres metros (cinco metros entre bandas blancas) y bermas prácticamente inexistentes.

Se describen a continuación las alternativas estudiadas:

Alternativa	Descripción
Alternativa 0.	No realizar ningún tipo de actuación.
Alternativa 1: 80km/h.	Mantiene el eje de la carretera actual en planta y alzado. Precisa la ampliación de las dos calzadas hacia el exterior para la disposición del tercer carril. Se mantiene la geometría de la carretera actual, la cual dispone de velocidad de proyecto, según la normativa actual, de 80 km/h.

Alternativa	Descripción
Alternativa 2: 100km/h.	Para garantizar una mayor velocidad de proyecto de la vía, además de ampliar un carril por cada lado, se baja la rasante en determinados tramos. El resto de los problemas de visibilidad se solucionan disponiendo iluminación.
Alternativa 3: 100km/h.	Es una variante de la alternativa anterior, pero como diferencia en esta solución se elimina la mejora de iluminación de determinados tramos, y se sustituye por una elevación de la cota de rasante.
Alternativa 4: 120km/h.	Mantiene el eje en planta de la alternativa 3 y presenta aquellas actuaciones necesarias para garantizar visibilidad de parada a velocidad 120 km/h. Se varía considerablemente el trazado en alzado, lo que conllevaría la demolición y nueva ejecución de mayor número de estructuras ya existentes.
Alternativa 5: 120km/h.	Variante de la alternativa 4, con la diferencia de que se amplía cada calzada en dos carriles, teniendo un total de 4 carriles por sentido. Con una afección a las estructuras similar a la alternativa anterior, además del consiguiente aumento en su anchura.

La alternativa seleccionada es la Alternativa 3, que supone una mejoría considerable en geometría con respecto a la vía actual, teniendo en cuenta criterios de coste, viabilidad técnica, requisitos de seguridad y el análisis medioambiental realizado.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

Con fecha de 11 de julio de 2017 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el documento ambiental del proyecto, al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental.

El 17 de julio de 2017 se inicia, por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, la fase de consultas previas en relación al proyecto. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación organismos consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	—
Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	—
Confederación Hidrográfica del Segura	X
Subdelegación del Gobierno en Alicante	X
Delegación del Gobierno en Murcia	X
Dirección General del Agua de la Consejería del Agua, Agricultura, Ganadería y Pesca de la Región de Murcia	X
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Turismo, Cultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia	—
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Turismo, Cultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia	X
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Turismo, Cultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia. Región de Murcia.	X
Dirección General de Energía, y Actividad Industrial y Minera de la Consejería de Desarrollo Económico, Turismo y Empleo de la Región de Murcia	—

Relación organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia	–
Dirección General de Carreteras de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia	–
Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de la Generalitat Valenciana.	X
Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de la Generalitat Valenciana.	–
Dirección General del Cambio Climático y Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de la Generalitat Valenciana.	X
Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad de la Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana . .	–
Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Consejería de Educación, Investigación, Cultura y Deportes de la Generalitat Valenciana	–
Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana . .	X
Diputación Provincial de Alicante	X
Ayuntamiento de Murcia.	X
Ayuntamiento de Santomera (Murcia)	–
Ayuntamiento de Orihuela (Alicante)	X
Ayuntamiento de Redován (Alicante).	–
SEO/BirdLife.	–
Ecologistas en Acción del País Valencia	–
Ecologistas en Acción de la Región Murciana	–
WWF España	–

El contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Segura indica que no es previsible que el proyecto cause impactos ambientales significativos en el dominio público hidráulico o el régimen de corrientes de los cauces que atraviesa, ni que suponga una afección significativa a las masas de aguas superficiales o subterráneas.

La Delegación del Gobierno en Murcia informa que no prevé que la ejecución del proyecto cause impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras del documento ambiental.

La Diputación Provincial de Alicante indica que el proyecto afecta a la carretera CV-868 Orihuela a Santomera por La Matanza, en un cruce mediante paso superior. Por ello la Diputación tendrá que informar sobre posibles afecciones de las obras sobre dicha carretera a nivel del proyecto definitivo de ejecución y una vez finalizadas las obras. Asimismo, informa que no se aprecian posibles impactos ambientales significativos a consecuencia de las obras.

La Dirección General del Cambio Climático y Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de la Generalitat Valenciana remite informe del Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera según el cual se indica:

En materia de contaminación acústica informa que, no se ha tenido en consideración los requisitos contenidos en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, ni en el Decreto 104/2016, que la desarrolla parcialmente, en la elaboración del estudio acústico.

En materia de cambio climático informa que, en el documento ambiental no se ha realizado una cuantificación de los efectos previsibles del proyecto sobre el cambio climático, ni se han tenido en consideración los efectos que pueda originar el incremento de la intensidad media diaria (IMD) de tráfico.

La Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana remite informe favorable del Servicio de Ordenación del Territorio condicionado al análisis y cumplimiento de las consideraciones expuestas en dicho informe, según las determinaciones normativas del Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención de Riesgos de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), concretamente:

1. Respecto a la rambla de Abanilla, considera necesario mantener las condiciones de drenaje transversal actual, que cumplen con el paso de caudales para 500 años de periodo de retorno para la plataforma de la A-7. Aunque parece que el proyecto no contempla la modificación de la salida de Murcia hacia Orihuela, se deberán garantizar las condiciones del acceso con el cumplimiento de la no afección para 500 años de periodo de retorno para dicho ramal.

2. Respecto a las obras de drenaje transversal que no cumplen las condiciones de paso de caudales para 500 años de periodo de retorno, se deberán cumplir varios cambios propuestos en el informe remitido para el cumplimiento del artículo 21.3.a) de la normativa PATRICOVA.

3. Aportación de secciones transversales adecuadas comprensivas de los espacios de los conos aluviales donde se exponga su alcance y se marquen las afecciones de inundabilidad, así como de las zonas inmediatas a las obras de drenaje.

4. Justificación explícita y modelización hidráulica para el cumplimiento de los artículos 9 y 21 de la normativa PATRICOVA al respecto de la justificación de la no afección de la plataforma, así como de que no va a producirse un incremento del riesgo en los ámbitos que ocupan.

La Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana indica que, teniendo en cuenta la topografía de la zona y la instalación del muro de contención para minimizar los efectos sobre los espacios Red Natura 2000, éstos no se verán afectados de forma negativa por la ejecución del proyecto. En cuanto a las especies prioritarias de flora *Ammoides pusilla* y *Sideritis glauca*, la primera es poco probable en las inmediaciones del área de actuación y la segunda está suficientemente alejada para descartar cualquier tipo de afección. En relación al águila-azor perdicera (*Aquila fasciata*), catalogada como vulnerable en el Catálogo Español y Valenciano de Especies de Fauna Amenazadas, la distancia de los puntos de nidificación permite suponer la ausencia de afecciones negativas. Asimismo, el informe califica como despreciables las posibles afecciones que la ejecución del proyecto pudiera ocasionar sobre los hábitats de interés comunitario presentes en la zona. Finalmente esta Dirección General considera, que la actuación se encuentra situada fuera del ámbito territorial de la Red Natura 2000, no siendo previsible por sus características repercusión a distancia sobre ninguno de los lugares incluidos en la misma, ni sobre los hábitats y las especies que motivaron su declaración. Por todo ello, la resolución de valoración preliminar de repercusiones sobre la Red Natura 2000 remitida considera que el proyecto no tendrá efectos apreciables sobre dicha Red. El informe enviado posteriormente por la Subdirección General de Evaluación Ambiental de esta Dirección General, propone una lista alternativa de especies para la restauración, al considerar que la planteada en el documento ambiental no se adapta a las condiciones ecológicas de la zona.

La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Cultura, Turismo y Medio Ambiente de la Región de Murcia adjunta informe de la Subdirección General de Política

Forestal que concluye, que no se considera que las actuaciones contempladas vayan a tener efectos significativos sobre las zonas forestales, los montes públicos ni las vías pecuarias, no obstante considera importante tener en cuenta las siguientes consideraciones:

En cuanto al cruce con la vía pecuaria Vereda de los Cuadros, se considera al encontrarse el paso ya construido con una anchura de unos 10 m de plataforma (ocho metros libres), que dicha anchura no supone un menoscabo importante a la continuidad del tránsito sobre la vía pecuaria en la actualidad. Por ello, se estima conveniente aceptar la propuesta planteada de no proyectar un aumento de anchura del tablero del paso superior p.s.a. 11.8, hasta que se proceda al deslinde de la vía pecuaria afectada. Aunque dicho paso se deberá ajustar a las especificaciones del informe, que una vez definidas, requerirán autorización sustantiva de esa Dirección General:

El tratamiento superficial de la plataforma del paso superior y de las rampas de acceso, deberá ejecutarse preferiblemente con materiales blandos o semi-blandos, descartando el acabado duro con mezclas bituminosas.

Se deberán instalar pantallas opacas en madera a ambos márgenes de la plataforma del paso superior, de dos metros de altura mínima.

Se colocarán carteles informativos de vía pecuaria (ajustados a modelo establecido por la Subdirección General de Política Forestal) al inicio y final del tramo acondicionado. Asimismo, se dispondrán señales de reducción de velocidad y de paso de ganado.

Se considera adecuada la inclusión de las vías pecuarias como zonas de protección máxima (zonas excluidas) en el documento ambiental. Sin embargo, se deben incluir en el Plan de Vigilancia Ambiental controles en relación a la conservación de la vía pecuaria y la adaptación del mencionado paso superior.

Se consideran inapropiadas determinadas especies de la restauración vegetal propuesta en el documento ambiental, por lo que se deberían cambiar por otras teniendo en cuenta las zonas forestales próximas o la vegetación potencial definida para dicha zona en las Series de vegetación de Ribas Martínez. Al objeto de prevenir incendios forestales en zonas a restaurar que conecten o estén a menos de 50 m de zonas forestales, se creará una faja perimetral de protección de al menos 20 m de ancho con densidad de vegetación arbórea baja, que tenga un mantenimiento durante la fase de explotación.

El plan de prevención de incendios del documento ambiental incluye determinadas recomendaciones que deberían ser de obligado cumplimiento.

Las obras a realizar en terrenos definidos como monte por el artículo 5 de la Ley 43/2003 de Montes, así como los destinados a cualquier uso que estén incluidos en la franja de 400 m alrededor de aquéllos, deberán desarrollarse fuera del período comprendido entre el 1 de junio y el 30 de septiembre ambos inclusive (época de peligro alto de incendios forestales), sin perjuicio de otras limitaciones.

En la época de peligro alto y de peligro medio de incendios forestales (meses de abril, mayo y octubre), en el caso de que sea estrictamente necesario trabajar en zona forestal o a 400 m alrededor de ésta, se solicitará autorización a esa Subdirección General. Se recuerda asimismo, la prohibición incluida en el artículo 6.g) de la Orden de 24 de mayo de 2010, de prevención de incendios forestales en la Región de Murcia.

Al afectar a zonas que pueden considerarse como forestales, antes del inicio de las obras se solicitará autorización de cambio de uso a esa Subdirección General.

En caso de que las zonas de extracción de materiales estén previstas en lugares donde no existan canteras en activo, se requerirá una autorización independiente de cambio de uso según la Ley de Montes y/o evaluación ambiental.

Los acopios de materiales no deberán ubicarse en zonas de vegetación natural distintas a las especificadas.

Como recomendaciones destinadas a reducir la erosión: colocación de mantas orgánicas en la restauración de los taludes hasta el desarrollo de la vegetación; pendientes de taludes no superiores a 2H:1V; construcción de bermas intermedias

con pendientes hacia el interior del talud, en taludes de más de cinco metros de altura y pendientes superiores a 2H:1V; garantizar una ordenada evacuación de las aguas hacia la red de drenaje natural (colocación de escolleras, difusores de energía, etc.).

La Dirección General del Agua de la Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería y Pesca de la Región de Murcia, indica que las medidas preventivas y correctoras previstas en el documento ambiental parecen suficientes para evitar que se produzcan impactos significativos.

La Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Turismo, Cultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia, recuerda la emisión de la resolución de fecha 15 de junio de 2010 relativa a la autorización, desde el punto de vista del patrimonio cultural del proyecto en determinados términos.

El Ayuntamiento de Orihuela informa que, una vez revisada la documentación ambiental, considera que se deberá tener en cuenta el posible impacto acumulado tanto en fase de ejecución como de explotación del proyecto, con los posibles movimientos de las poblaciones de fauna protegida como consecuencia de la eliminación de la vegetación por las plagas acontecidas en la zona. Por ello, se solicita un análisis en mayor profundidad de la afección sobre la Red Natura 2000 y las medidas correctoras, incluyendo medidas destinadas a la recuperación del hábitat de las especies.

El Ayuntamiento de Murcia expone varias consideraciones ambientales de competencia municipal a tener en cuenta: asegurar el cumplimiento de la legislación estatal en materia de ruido y la Ordenanza Municipal sobre protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones del Ayuntamiento de Murcia; aplicación de medidas destinadas a la prevención de la contaminación lumínica del alumbrado exterior de las instalaciones, según la Ordenanza Municipal de regulación de eficiencia energética y prevención de la contaminación lumínica del alumbrado exterior; y minimizar la afección paisajística según el artículo 9.1.3 del Plan General Municipal de Ordenación de Murcia.

Además, se indica que en caso de que sea necesario la extracción de ejemplares de palmera datilera (*Phoenix dactylifera*) o palmera canaria (*Phoenix canariensis*), deberán trasplantarse dentro del término municipal de Murcia, según el artículo 9.3.2.4 del Plan General de Ordenación Urbana, siendo además necesario solicitar autorización al órgano competente de la Comunidad Autónoma, para el caso de la palmera datilera. Por último, en relación con los residuos de construcción y demolición, se atenderá a lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, y en la Ordenanza municipal de los residuos de construcción y demolición de Murcia.

Con fecha de 13 de septiembre de 2017, se reitera informe a la Consejería de Turismo, Cultura y Medio Ambiente y Consejería de Empleo, Universidades y Empresa, todas ellas de la Región de Murcia; y a la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural y la Consejería de Educación, Investigación, Cultura y Deportes de la Generalitat Valenciana, así como a la Confederación Hidrográfica del Segura.

Con fecha de 18 de septiembre de 2017, se solicita al promotor se pronuncie sobre las consideraciones expuestas en los informes recibidos hasta esa fecha, como consecuencia de las consultas realizadas.

Con fechas 4 de octubre y 20 de octubre de 2017, se recibe la respuesta por parte del promotor indicando:

Inclusión de medidas adicionales según los objetivos de calidad acústica establecidos en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica. Asimismo, el promotor propone la inclusión de una nueva pantalla acústica entre los PP.KK. 1+200 y 2+100 con una longitud de 900m, para proteger a la urbanización Monte Pinar de Orihuela. Además, el proyecto contempla la utilización de un pavimento fonoabsorbente, con lo que se espera reducir el nivel de sonoridad en 3 dB con respecto a una mezcla asfáltica convencional.

Prevención del Cambio Climático. Se procederá en el proyecto de construcción a la cuantificación de las emisiones de gases de efecto invernadero mediante los modelos de simulación elaborados por el CEDEX (Herramienta CO₂TA), así como la cuantificación de

las emisiones de gases y partículas contaminantes a partir de los valores de los Inventarios Nacionales de Emisiones a la Atmósfera 1990-2012. Volumen 2: Análisis por actividades SNAP, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Inclusión en el proyecto de construcción de las modificaciones en varias obras de drenaje (OD), concretamente: para las OD-1.73, OD-2.29, OD-2.69, OD-2.97, OD-3.90, OD-6.17, OD-6.59 y OD-6.71, se propone ampliar sus secciones para asegurar la capacidad del caudal con T=500 años aportado por las cuencas que desaguan; y para el caso de las OD-3.10, OD-4.36, OD-4.93 y OD-7.28, se justificará que tienen capacidad suficiente. Además, se aportarán secciones transversales de los espacios de conos aluviales donde se extiende su alcance, marcándose en ellas las afecciones de inundabilidad, así como de las zonas inmediatas a las obras de drenaje. Asimismo, tal y como se ha solicitado, se aportará la justificación y modelización hidráulica para el cumplimiento de los artículos 9 y 21 de la normativa PATRICOVA (concretamente, la justificación de la no afección de la plataforma de la infraestructura viaria, así como del no incremento del riesgo en el ámbito del proyecto).

En relación con las posibles afecciones sobre los espacios de la Red Natura 2000 de la zona, tal como solicita el Ayuntamiento de Orihuela, se propone como parte del condicionado de la aprobación del proyecto, la ejecución por parte de la asistencia técnica ambiental de las obras de un análisis del desplazamiento de la avifauna en la zona como consecuencia de las plagas acontecidas y de la repercusión del proyecto, con anterioridad al comienzo de su ejecución.

Se confirma que se procederá a la reposición del pavimento de la carretera CV-868 en todo el ancho pavimentado actualmente, manteniendo la velocidad existente en el tramo en la actualidad.

El estudio acústico desarrollado tiene en cuenta la reglamentación europea, legislación estatal y las ordenanzas municipales relativas al ruido del municipio de Murcia. Según el mismo, en el término municipal de Murcia no se encuentran zonas afectadas por el incumplimiento de los valores máximos de inmisión permitidos por la normativa sobre el receptor.

Las únicas instalaciones de alumbrado que se incorporan en el proyecto son las correspondientes a la reposición de las farolas afectadas en el enlace de Orihuela y en la estación de servicio de Santomera. Para su definición se han empleado criterios de eficiencia energética y prevención de la contaminación lumínica.

El proyecto incorpora un estudio de restauración e integración paisajística, en el cual se respetan entre otros condicionados, aquéllos establecidos en el Plan General de Ordenación de Murcia. En el caso de que resulte afectado algún ejemplar de palmera datilera o canaria, se trasplantará tal como se indica en el Plan de Ordenación Urbana de Murcia. Asimismo, el proyecto incorpora un estudio de gestión de residuos en cumplimiento del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

El promotor tiene en cuenta las diversas consideraciones realizadas por la Dirección General de Medio Natural de la Región de Murcia.

El proyecto de construcción tiene en cuenta las medidas incluidas en la resolución de fecha 15 de junio de 2010 de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Región de Murcia en relación al proyecto.

El contenido del informe da respuesta a los requerimientos solicitados. Estas modificaciones, que el promotor ha aceptado expresa e íntegramente, pasan a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

3. Análisis según los criterios del anexo III

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Características del proyecto.

El proyecto consiste en la mejora de la capacidad y ampliación a tres carriles de la Autovía del Mediterráneo (A-7) en el tramo que va desde el Enlace de Orihuela/Benferri (P.K. 544+600 de la A-7), sin actuar en el viaducto sobre la Rambla de Abanilla, al Enlace de Monteagudo/Fortuna (P.K. 559+500 de la A-7). Este tramo presenta una longitud aproximada de 15,5 km. La infraestructura cuenta con 3 enlaces (enlace de Orihuela/Benferri, enlace de Santomera/Abanilla y enlace de Monteagudo/Fortuna) y un total de 21 estructuras repartidas en 11 pasos inferiores, 6 pasos superiores y 4 viaductos (sobre el trasvase del Tajo-Segura, sobre la carretera MU-414 y el barranco Solís, sobre el canal de la Rambla Salada y sobre la Rambla de Los Cuadros).

Con el fin de evitar la ejecución de obras en el interior de la mediana y ampliar la anchura entre bandas blancas de cinco a seis metros, se incrementará la ampliación de la calzada prevista en los laterales en 0,5 m para aumentar la anchura de los arcenes interiores de uno a 1,5 metros a lo largo de todo el tramo. Para la definición del corredor se ha establecido una banda de 200 m a cada lado del actual trazado de la A-7 a efectos de definición del ámbito de estudio.

El balance de movimientos de tierras es deficitario, siendo el volumen global de excavaciones inferior al de rellenos. Como resultado del balance de tierras de excavaciones y rellenos, se prevé un sobrante de 73.990 m³ que se empleará en la ejecución de la explanada como suelos estabilizados, y será necesario un volumen de préstamo externo a las obras de aproximadamente 43.265 m³. De la excavación de saneos se estima un sobrante de unos 32.015 m³ de materiales no aptos para su reutilización en obra, lo que ocupará un volumen total esponjado de 37.137 m³. Este sobrante se llevará a zonas aptas para su depósito dentro del dominio público de la carretera para la restauración paisajística en un espesor de 0,30 cm, así como sobre las isletas del enlace de Santomera y del enlace de Monteagudo.

La medición del movimiento de tierras global corresponde con:

	Medición
Desbroce (m ²)	1.202.504,012
Demolición de firmes (m ³)	61.772,600
Desmante (m ³)	369.840,700
Rellenos (m ³)	263.810,000
Tierra vegetal (m ³)	150.908,900

En relación con los residuos de construcción y demolición (RCD), un resumen con las cantidades estimadas se expone a continuación:

Evaluación teórica		Toneladas	Volumen (m ³)
RCDs Nivel I. Tierras y pétreos de la excavación.		49.919,43	33.279,62
RCDs Nivel II.	Naturaleza no pétreo.	26.610,51	20.481,41
	Naturaleza pétreo.	3.901,56	3.796,31
	Potencialmente peligrosos y otros.	0,44	0,49

Dentro del Nivel I se incluyen las tierras y materiales pétreos, no contaminados, procedentes de obras de excavación. En el Nivel II se incluyen los residuos procedentes de otras actividades derivadas de la construcción, demolición o implantación. Asimismo, se considera naturaleza no pétreo al asfalto, madera, metales, papel, plástico, vidrio y yeso; y naturaleza pétreo a la arena, grava, otros áridos, hormigón, ladrillos, azulejos, otros cerámicos y piedra.

Ubicación del proyecto.

El tramo de la Autovía A-7 objeto de actuación intercepta los municipios de Orihuela y Redován (en la provincia de Alicante, Comunidad Valenciana), y Santomera y Murcia (en la Región de Murcia).

Tal como indica el documento ambiental recibido, las actuaciones previstas en la margen izquierda del P.K. del proyecto 4+280 de la A-7, en el término municipal de Orihuela (Alicante), se desarrollarán muy próximas a espacios de la Red Natura 2000, concretamente a unos 14 m, aproximadamente, del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Sierra de Orihuela, ES5213026, que a su vez es Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Sierras del sur de Alicante, ES0000461. Este espacio se caracteriza por albergar endemismos de gran interés y una representación de hábitats como los de vegetación casmofítica calcícola, o las fruticedas y retamas termófilas, además de su importancia por la presencia de aves rapaces. Por otra parte, en la Región de Murcia, a unos 1.400 m al norte del trazado, se presenta el LIC, ES6200005, y ZEPA, ES0000195, Humedal del Ajauque y Rambla Salada, en cuya ZEPA destaca la presencia de especies características de hábitats esteparios, como el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*) y el alcaraván (*Burhinus oedicephalus*), entre otras.

En la zona se presentan varios hábitats de interés comunitario según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, concretamente:

- 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos.
- 9540 Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos.
- 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea* (prioritario).
- 1430 Matorrales halo-nitrófilos (*Pegano-Salsolietea*).
- 8210 Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica.
- 92D0 Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea y Securinegion tinctoriae*).

Tal como indica el documento ambiental en cuanto a fauna, destaca la presencia de especies incluidas en el Anexo IV de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, como el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*) y el murciélago patudo (*Myotis capaccinni*) ambas en peligro de extinción, así como el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) considerado como vulnerable. Así mismo están presentes especies incluidas en el Anexo II de la mencionada ley como el murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*) considerado vulnerable y de interés especial.

El trazado actual atraviesa el monte gestionado por la Generalitat Valenciana denominado Monte La Sierra y Ampliaciones, catalogado de utilidad pública en el TM: Orihuela. La Subdirección General de Política Forestal de Murcia indica que no existen afecciones a montes públicos. En cuanto a vías pecuarias, La Colada del Camino de Abanilla se encuentra en el ámbito de estudio del proyecto, mientras que la Vereda de las Siete Casas, la Colada de los Arrieros y la Vereda de los Cuadros resultan afectadas por el ámbito de actuación del trazado propuesto.

Características del potencial impacto.

Las afecciones derivadas de la ejecución del proyecto, así como las medidas propuestas, se exponen a continuación:

Protección de la atmósfera.

En relación con la calidad del aire, el ámbito de estudio en la Región de Murcia se enmarca en la zona Murcia Zona Central o de cuencas, con código nacional ES1402, la cual se caracteriza por no presentar superación de los valores límites de NO₂, SO₂ y Pm₁₀ para la protección de la salud humana, ni superación de los umbrales de alerta para los contaminantes NO₂, SO₂ y O₃. La Comunidad Valenciana, se incluye dentro de la Zona

ES1013: Segura-Vinalopó (Área Costera), en donde no hay superación de los valores límites de NO₂, SO₂ y Pm_{2,5}, ni de los valores objetivo para el O₃.

Tal como indica el promotor en respuesta a las entidades consultadas, se incluirá en el proyecto de construcción la cuantificación de las emisiones de gases y partículas contaminantes a partir de los valores de los Inventarios nacionales de emisiones a la atmósfera 1990-2012. Volumen 2: Análisis por actividades SNAP del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

En relación con la contaminación acústica, se ha realizado un inventario de los puntos sensibles en el estado preoperacional en el entorno de la actuación, que son en este caso las edificaciones existentes, y otras zonas como núcleos residenciales o espacios naturales protegidos. Además se han realizado mediciones de niveles sonoros actuales in situ en varios puntos del ámbito, para contrastar el modelo de simulación del estado preoperacional.

En los espacios de la Red Natura 2000: LIC Sierra de Orihuela, y la ZEPA Sierras del Sur de Alicante, ubicados en terrenos de montaña con elevadas pendientes, y según los datos del inventario ambiental del proyecto, no se encuentra fauna sensible en la superficie afectada. No obstante, se ha previsto como limitación al calendario de obra la prohibición de realizar cualquier tipo de actuación ruidosa durante los meses de febrero a mayo entre los PP.KK. 4+100-4+500, dado su proximidad a espacios protegidos.

En el municipio de Redován existe un suelo urbanizable muy próximo a la autovía actual, cuyas afecciones han sido estudiadas por otro proyecto que ha incorporado la instalación de pantalla acústica. En el T.M. de Orihuela existe una zona de Suelo Urbano y Suelo Urbanizable, la Urbanización Monte Pinar, próxima a la traza. En Santomera hay tres zonas de tamaño reducido de Suelo Urbano Residencial, constituido por los Barrios de Los Cosasbuenas (margen izquierda), con varias viviendas que presentan impacto por superación de los valores objetivo, especialmente intenso durante el periodo nocturno en las más cercanas; Los Zancas que no presentan impacto por superación de los valores «objetivo» en la situación actual y Los Farinas, con varias viviendas con impacto de intensidad baja [inferior a los 3 dB(A)] en el periodo nocturno.

En el estudio acústico realizado se han podido valorar los niveles sonoros previsibles en el entorno de la autovía, así como en las edificaciones y nuevos desarrollos existentes en el entorno del presente proyecto. El diseño definitivo asegura que el nivel sonoro exterior en las zonas residenciales no supere los 65 dB(A) en horario diurno (entre las ocho y las veintidós horas), ni los 55 dB(A) en horario nocturno (entre las veintidós y las ocho horas), de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente. Para ello, se ha propuesto no realizar las obras en periodo nocturno a lo largo de toda la traza. Como medidas correctoras, se propone la aplicación de una mezcla bituminosa fonoabsorbente en toda la traza, para reducir al menos 3 dB(A) los niveles acústicos de la carretera. Asimismo, teniendo en cuenta los niveles de inmisión previstos sobre los barrios de Los Cosasbuenas, Los Farinas y Los Zancas, en el municipio de Santomera, se ha proyectado la instalación de pantallas acústicas en los márgenes de la traza, que quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de obra, con las siguientes características:

Pantallas acústicas. Tramo	Altura (m)	Longitud (m)	Superficie (m ²)
Los Cosasbuenas.	6	340	2.040
Los Farinas.	4	380	1.520
Los Zancas.	2	300	600
Total.	—	1.020	4.160

Además, el promotor indica en documentación complementaria que se incluirá un nuevo tramo de pantallas de 900m de longitud entre los ppkk 1+200 y 2+100, para cumplir con los objetivos de calidad acústica en la urbanización Monte Pinar, en el término municipal de Orihuela.

Prevención contra el cambio climático.

Según la documentación ambiental, se toman las medidas correctoras a aplicar según la Estrategia Valenciana para el Cambio Climático aprobada por el Consell para el periodo 2013-2020. Las medidas propuestas consisten en reciclado del material bituminoso procedente del fresado de pavimentos, que se incorporarán a los nuevos firmes (tasa de reutilización del 15%), evitando nuevos consumos de áridos y del betún correspondiente, y la utilización de polvo procedente de neumáticos fuera de uso PNFU, con objeto de conferir mejores propiedades reológicas a las mezclas asfálticas de rodadura y reducir el consumo de polímeros que tienen un efecto similar.

Tal como indica el promotor en contestación a las entidades consultadas, en el proyecto de construcción se procederá a la cuantificación de las emisiones de gases de efecto invernadero (CO₂) mediante los modelos de simulación elaborados por el CEDEX (Herramienta CO₂TA).

Afecciones sobre la geología y geomorfología.

Los movimientos de tierra ligados al proyecto y la necesidad del aporte de materiales procedentes de préstamos para la creación de la explanada y los taludes, podrán generar riesgo de inestabilidad de los materiales, alteraciones del relieve actual debido a los movimientos de tierra, y cambios en la topografía generados por la utilización de los préstamos y vertederos.

En cuanto al diseño de taludes, se asegurará la estabilidad estática y el establecimiento de vegetación que garantice la estabilidad a largo plazo. Para lograr estos objetivos, se diseñarán los taludes con perfiles de pendientes suaves, bancales, etc., se evitarán las aristas con formas geométricas antinaturales, empleo de cunetas de coronación en terraplenes y desmontes para direccionar el vertido de aguas por el talud, protección de los taludes frente a los riesgos de erosión, desprendimientos y deslizamientos (cunetas de guarda, mallas, plantaciones, etc.). Para reducir la erosión superficial por escorrentía, las aguas procedentes de cunetas y drenajes serán conducidas hasta los cauces preexistentes de modo que se impida la erosión por aparición de nuevos sistemas de escorrentía. Además, se procederá a la restauración e integración paisajística de los taludes formados a consecuencia del proyecto, las zonas de relleno, muros verdes y posibles vertederos propuestos en el proyecto, con objeto de lograr su integración y evitar la potencial erosión.

Tal como solicita la Subdirección General de Política Forestal de Murcia, en caso de que se necesiten zonas de extracción de materiales en lugares donde no existan canteras en activo, se requerirá una autorización independiente de cambio de uso según la Ley de Montes y/o evaluación ambiental.

Afecciones sobre la hidrología e hidrogeología. Riesgo de inundación.

Como medida preventiva durante la fase de ejecución de obras, se contempla la ejecución de balsas de decantación asociadas a actividades potencialmente contaminantes, que contarán con mecanismos para la separación de grasas, aceites e hidrocarburos, y cuyo efluente tendrá un seguimiento analítico. Además, para reducir el aporte de sedimentos a los cauces, se propone el establecimiento de barreras de geotextil en todo el perímetro de los cauces, al menos 50 m aguas abajo y arriba de las zonas donde resulten interceptados los caudales con la traza.

A la vista de lo informado por los organismos, el proyecto se encuentra afectado por riesgo de inundación en el tramo de la autovía en la provincia de Alicante, los niveles de peligrosidad son nulos excepto en el cruce con la rambla de Abanilla (presenta Nivel 1, con frecuencia alta 25 años – calado alto > 0,8 m). En esta rambla, se mantendrán las condiciones de drenaje transversal actual, que cumplen con el paso de caudales para 500 años de periodo de retorno para la plataforma de la A-7, tal y como especifica la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana.

Además, se llevará a cabo la ampliación de las estructuras existentes sobre los cauces de entidad, por lo que no habrá modificaciones sustanciales en el régimen hídrico de los cauces. Tal y como indica el promotor en contestación a los informes recibidos, se asegurará la inclusión en el proyecto de construcción de modificaciones en varias obras de drenaje, ampliando sus secciones para asegurar la capacidad del caudal con T=500 años aportado por las cuencas que desaguan, o bien justificando que tienen capacidad suficiente. Además, se aportarán secciones transversales de los espacios de conos aluviales donde se extiende su alcance, marcándose en ellas las afecciones de inundabilidad, así como de las zonas inmediatas a las obras de drenaje. Asimismo, el promotor indica que aportará la justificación y modelización hidráulica para el cumplimiento de los artículos 9 y 21 de la normativa PATRICOVA (concretamente, la justificación de la no afección de la plataforma de la infraestructura viaria, así como del no incremento del riesgo en el ámbito del proyecto).

En el tramo de la traza entre los PP.KK. 0+000 y 7+500 (calzada derecha) se localiza una zona de peligrosidad geomorfológica por la formación de abanicos aluviales y torrenciales, que puede implicar la existencia de arrastres en la zona. Para la prevención contra los aterramientos, se propone modificar en este tramo las boquillas aguas arriba en las obras de drenaje presentes, incluyendo un arenero de 30 cm de profundidad con pendiente longitudinal del 2% en toda la anchura de la entrada a la boquilla.

Impactos sobre la vegetación. Hábitats de interés comunitario.

La ejecución de las actuaciones implicará el desbroce y despeje de la vegetación como paso previo a la explanación, apertura de caminos de obra, construcción de instalaciones auxiliares, etc. Dentro de los hábitats de interés comunitario próximos a la traza de la A-7, se indica lo siguiente en el documento ambiental recibido:

1. Hábitat de interés comunitario (HIC) 9540 Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos en la margen derecha del P.K. 4+280 del tramo objeto de ampliación de la A-7. Se propone una ocupación al mínimo posible, ciñendo el nuevo camino de servicio lo máximo posible al borde de la explanación de la plataforma de tronco ampliada, se invadirá al mínimo el borde del hábitat, ocupando la misma área que el camino existente en el tramo.

2. HIC 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea* (prioritario) en la margen derecha del P.K. 4+300 del tramo objeto de ampliación de la A-7. La vegetación asociada a este hábitat presenta límites imprecisos e invade parte de la zona de dominio público de la vía. Se plantea la inclusión de un muro de contención para minimizar las zonas de nueva ocupación, no produciéndose en ningún caso un aumento de los límites de la explanación ni del dominio público de la carretera.

3. HIC 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos. Se presenta en varios puntos:

Margen izquierda P.K. 0+720. Su límite se aproxima a unos 17 m del borde de la explanación de la actual A-7, con la ampliación, el pie de talud se queda a unos 10 m del límite del hábitat, espacio por donde se diseña la reposición del camino de servicio, sin afectarlo.

Margen derecha P.K. 1+200. El límite del hábitat se sitúa a la cabeza del talud de desmonte existente, por lo que para evitar que el nuevo talud sobrepase el límite del hábitat se dispondrá de un muro de contención al borde exterior de la nueva cuneta. En el tramo final, que discurre en terraplén, la ampliación de la calzada no alcanzaría el límite del hábitat (P.K. 1+240), que dista unos 8,4 m del borde de la berma actual. No obstante se dispondrá igualmente, de un muro de contención al borde del arcén para mantener el cunetón existente que une las ODTs del P.K. 1+240 y 1+400.

Margen derecha P.K. 3+600. El límite del hábitat es impreciso, por lo que se colocará un muro de contención al borde del arcén de la plataforma ampliada, y se ubicará el nuevo camino de servicio entre el muro y el límite exterior del camino existente para evitar ocupar la zona de desarrollo de la vegetación del hábitat.

Margen derecha P.K. 4+960. Se presentan dos zonas con una cobertura del 10% (esta zona no se afectaría ya que el camino quedaría dentro del dominio público de la carretera) y otra del 90%. En esta última zona, la ampliación de la calzada desplazaría el talud de desmonte ocupando parte del borde del hábitat que limita con el exterior de la cuneta lateral actual. Para minimizar la afección, se proyecta un muro de contención al borde exterior de la nueva cuneta lateral.

Los hábitats presentes en la Región de Murcia no se verán afectados:

HIC 6220* en el P.K. 9+800 dista 128m de la actual margen izquierda de la A-7.

HIC 5330: en el P.K. 12+920 dista 75 m del borde actual de la explanación; en el P.K. 12+200 localizado a 150 m de distancia de la traza; en el P.K. 10+460, se localiza a unos 15 m del borde de la explanación (cabeza del talud), en el que el nuevo talud proyectado en esta zona no afectará a la coronación del ya existente, por lo que no se afectará el HIC; y en el P.K. 13+060 de la margen izquierda, con un límite impreciso y sin prácticamente vegetación, por lo que no se producirá afección alguna.

HIC 1430 Matorrales halo-nitrófilos (*Pegano-Salsoletea*) en la rambla Salada, se encuentra canalizado con una estructura de hormigón a lo largo del recorrido en la zona de estudio, por lo que se encuentra antropizado. Este hábitat es interceptado en la actualidad mediante un viaducto, situándose las pilas fuera del cauce. La actuación prevista supondrá la ampliación de la anchura de los tableros hacia el exterior de la plataforma actual de la autovía, sin que las nuevas pilas afecten en ningún caso al cauce.

Para la protección de la vegetación, se propone la instalación de sistemas destinados a la protección del arbolado que se localice próximo a la traza para evitar daños derivados del impacto de máquinas en los troncos y ramas, así como el sistema radicular por la potencial compactación del terreno. Además, se tendrá en cuenta la legislación vigente para la prevención de incendios forestales (Decreto 163/1998, de 6 de octubre de la Generalitat Valenciana y la Orden de 24 de mayo de 2010 y su ampliación, de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia).

Para evitar afecciones sobre los M.U.P. interceptados, se propone jalonar los límites del ámbito de estudio en la zona de monte, teniendo en cuenta sus especies en las labores de revegetación.

Afecciones sobre la fauna.

La destrucción de la vegetación por el desbroce implicará la pérdida del hábitat, destacando el hábitat ripario empleado por el desmán ibérico (*Galemys pyrenaicus*) u otras zonas húmedas frecuentadas por anfibios (salamandra rabilarga – *Chioglossa lusitánica*) o especies de invertebrados como la libélula *Oxygastra curtisii*. Entre las afecciones a las aves en zonas arboladas de coníferas, se puede ocasionar molestias a especies como el mito (*Aegithalos caudatus*) o el gavilán (*Accipiter nisus*), o a la lechuza común (*Tyto alba*) en zonas de cultivo o matorrales. Además, el vallado perimetral completo de la infraestructura aunque reduce el riesgo de colisión, genera un efecto barrera para la fauna. Se producen asimismo perturbaciones por el incremento de los niveles de ruido y la contaminación lumínica debida a los faros de los vehículos, ya que no se dispondrá prácticamente de luminaria en el tramo de actuación.

Para el diseño y localización de los pasos de fauna propuestos se ha tomado como referencia el documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales, (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, 2015), teniendo en consideración las estructuras ya existentes y los condicionantes del proyecto, para reacondicionar y adecuar pasos y viaductos ya existentes. De esta forma, el sistema de drenajes transversales complementado con parte del sistema longitudinal de drenajes, podrá ser utilizado para favorecer el paso de la herpetofauna y pequeños vertebrados, empleando las técnicas pertinentes para favorecer la direccionalidad de la fauna hacia las zonas permeables. Por otra parte, la adecuación de los viaductos propuestos, permitirá el

paso de todos los grupos de fauna, y la adaptación de algunos pasos inferiores ya existentes como pasos multifuncionales, mejorarán la permeabilidad de la fauna. El documento ambiental concreta los pasos y obras a adaptar con la mencionada finalidad.

Tal como indica el documento ambiental recibido, se mantendrá la permeabilidad de las obras de drenaje con la sustitución de estructuras verticales por rampas de pendiente suave en las embocaduras, arquetas y sifones. Se construirán soleras a la salida de dichas obras con el fin de proteger el terreno contra la erosión, evitando que se formen socavaciones que impidan el acceso de los animales. Los tubos y marcos de las obras de drenaje cuentan con una pasarela lateral interna para que exista una parte seca y otra por donde circule el agua. En las boquillas se construirán majanos apilando piedras con forma de cono, que servirán como refugio a la fauna. En el perímetro de los majanos y flanqueando la boca del paso, se plantarán arbustos a modo de líneas directoras que atraigan la fauna.

En el diseño de los viaductos se evitará la disposición de pilas sobre cauces, ramblas o zonas de paso de agua como el trasvase Tajo-Segura. Con objeto de recuperar o regenerar una superficie equivalente a la de los hábitats que se vieran afectados por la obra, se restaurarán los entornos de las ramblas y cauces interceptados, así como de la zona afectada por los pilares de los viaductos.

Para la favorecer la salida de la fauna que pudiera acceder al cerramiento de tipo cinético propuesto, se ha proyectado la colocación de rampas de escape, en los lugares considerados más idóneos, como son los cambios de desmontes a terraplenes, cercanías a las obras de drenaje, etc. Asimismo, en la reposición de las líneas eléctricas interceptadas, se dispondrá de medidas para prevenir la electrocución de la avifauna.

Tal como ha solicitado el Ayuntamiento de Orihuela e indica el promotor, el condicionado de la aprobación del proyecto incluirá la realización de un análisis del desplazamiento de fauna hacia el norte motivado por la destrucción de parte de la vegetación por las plagas, y de la repercusión del proyecto sobre la misma, con anterioridad al comienzo de su ejecución.

Protección del paisaje.

El ámbito de estudio se caracteriza por la presencia de tres unidades homogéneas claramente diferenciadas: zona de paisaje agrícola (cultivo de cítricos), unidad de paisaje montañoso y la unidad de paisaje urbano (zonas con edificaciones).

Se propone la restauración e integración paisajística de determinadas superficies resultantes de la ejecución del proyecto: taludes en terraplén, taludes en desmonte, entorno de los viaductos y sus accesos, entorno de obras de drenaje, rampas de escape para fauna, áreas de ocupación temporal, vertederos e interior de enlaces, glorietas y zonas de firme a demoler. En cuanto a la restauración, se tendrán en cuenta las especies propuestas por los organismos competentes, la vegetación existente en las zonas forestales próximas y la vegetación potencial del lugar, realizándose en todo caso, en coordinación con el organismo competente de la Comunidad Autónoma afectada. Se realizará asimismo un mantenimiento de la vegetación implantada y de las zonas restauradas.

Protección del patrimonio cultural.

En relación con el aljibe de cúpula del paraje de Cuello de Tinaja, elemento etnográfico presente en el cruce de la autovía con la carretera de Monteagudo a Fortuna, con carácter previo a las actuaciones de construcción, se realizará un estudio de caracterización del aljibe de cúpula y su sistema de captación de agua. Se incluirá documentación planimétrica de planta de los elementos y secciones del sistema de entrada y decantación, así como su tramitación con el servicio de Patrimonio Histórico de la Región de Murcia. Asimismo, durante el proceso de obra se ejecutará el balizamiento del aljibe, reflejándolo en planos como elemento a proteger al objeto de evitar posibles daños accidentales al mismo, y se garantizará una especial atención al seguimiento de los movimientos de tierra en las zonas próximas.

El documento ambiental indica que se realizará un seguimiento arqueológico mensual por parte de un técnico competente en arqueología durante la fase de desbroce, así como la protección de dos casas de campo en ruinas (Las Majadas I y II), dos pozos contemporáneos y el aljibe Cuello de Tinaja.

Red Natura 2000.

El LIC Sierra de Orihuela, ES5213026, se ubica a unos 14 m de la margen izquierda del actual límite, a la altura del P.K. 4+280 del proyecto, sin embargo a pesar de ello, el documento ambiental indica que no se verá afectado por la ampliación de las calzadas, debido a la ejecución de un muro a pie de desmonte que evitará que el talud existente se modifique por la actuación, y por tanto, que el borde de la explanación se aproxime al límite del LIC. No obstante, el promotor asegura que se tomarán las medidas que sean necesarias para no afectar al citado LIC.

Para evitar afecciones sobre la ZEPA Sierras del sur de Alicante, ES0000461, ubicada en el mismo punto kilométrico que el LIC anterior (P.K. 4+280) se propone el jalonamiento de la zona de obras. Asimismo, tanto en esta ZEPA como en el LIC anteriormente citado, se incluye la restricción en el calendario de obras de llevar a cabo cualquier tipo de actuación ruidosa durante los meses de febrero a mayo entre los PP.KK. 4+100-4+500.

En relación con el LIC/ZEPA Humedal del Ajauque y Rambla Salada, su punto más próximo se ubica a más de 1000 m al norte de la A-7, por lo que no se considera en el documento ambiental que dicho lugar vaya a resultar afectado por la actuación.

Tratamiento y gestión de residuos.

La recogida de residuos será selectiva y periódica, al ritmo que imponga la generación de éstos, almacenándose de acuerdo a la tipología de residuos en el Punto Limpio y/o en el Almacén de Residuos Peligrosos, dependiendo de la naturaleza de los mismos. Los residuos se gestionarán a través de los correspondientes gestores de residuos autorizados por la Comunidad Valenciana y la Región de Murcia, que los transportarán a plantas adecuadas para su tratamiento o reciclaje, o a vertederos permitidos para su eliminación, todo ello siempre en cumplimiento de la legislación vigente tanto estatal como autonómica.

Programa de vigilancia ambiental.

En la documentación ambiental se incluye un programa de vigilancia ambiental con una serie de medidas de control y seguimiento, durante las etapas de desarrollo del proyecto comprendidas entre el momento de su adjudicación e inicio del replanteo y los tres primeros años del periodo de explotación.

Teniendo en cuenta todo ello, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la Sección 2.ª del Capítulo II del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto Autovía A-7. Ampliación tercer carril, PP.KK. 741 y 757: Orihuela/Benferri-Monteagudo (Murcia), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución de Informe de Impacto Ambiental, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (www.mapama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 26 de octubre de 2017.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, Francisco Javier Cachón de Mesa.

**Autovía A-7. Ampliación a tercer carril por calzada entre los PP.KK. 741,000 y 757,000.
Tramo: Enlace de Orihuela/Benferri-Enlace de Monteagudo/Fortuna (Murcia)**

