

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Chiva (Valencia). Producto: Inodoro. Tipo: De pie descarga directa tanque bajo S/V. Marca: «Porsan». Serie: Clásica. Referencia: 0124.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Chiva (Valencia). Producto: Lavabo. Tipo: Mural y de pedestal. Marca: «Porsan». Serie: Noa-92. Referencia: 0401.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Chiva (Valencia). Producto: Lavabo. Tipo: Mural y de pedestal. Marca: «Porsan». Serie: Clásica. Referencia: 0101.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Chiva (Valencia). Producto: Lavabo. Tipo: De encimera. Marca: «Porsan». Serie: Ifach. Referencia: 0012.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Chiva (Valencia). Producto: Lavabo. Tipo: Mural y de pedestal. Marca: «Porsan». Serie: Clásica. Referencia: 0102.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Chiva (Valencia). Producto: Lavabo. Tipo: Mural y de pedestal. Marca: «Porsan». Serie: Venecia. Referencia: 0601.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Chiva (Valencia). Producto: Lavabo. Tipo: Mural y de pedestal. Marca: «Porsan». Serie: Venecia. Referencia: 0602.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Chiva (Valencia). Producto: Lavadero. Marca: «Porsan». Serie: Varios. Referencia: 0070.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Chiva (Valencia). Producto: Lavamanos. Tipo: Mural. Marca: «Porsan». Serie: Varios. Referencia: 0007.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Chiva (Valencia). Producto: Lavamanos. Tipo: Mural y de pedestal. Marca: «Porsan». Serie: Clásica. Referencia: 0103.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Chiva (Valencia). Producto: Placa turca. Marca: «Porsan». Serie: Varios. Referencia: 0030.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Chiva (Valencia). Producto: Plato ducha. Marca: «Porsan». Serie: Varios. Referencia: 0037.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Manises (Valencia). Producto: Bidé. Tipo: De pie para alimentación por encima del borde. Marca: «Porsan». Serie: Delta. Referencia: 0351.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Manises (Valencia). Producto: Bidé. Tipo: De pie para alimentación por encima del borde. Marca: «Porsan». Serie: Roma. Referencia: 0751.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Manises (Valencia). Producto: Inodoro. Tipo: De pie descarga directa tanque bajo S/V. Marca: «Porsan». Serie: Noa-92. Referencia: 0424.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Manises (Valencia). Producto: Inodoro. Tipo: De pie descarga directa tanque bajo S/H. Marca: «Porsan». Serie: Venecia. Referencia: 0626.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Manises (Valencia). Producto: Inodoro. Tipo: De pie descarga directa tanque bajo S/V. Marca: «Porsan». Serie: Venecia. Referencia: 0624.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Manises (Valencia). Producto: Inodoro. Tipo: De pie descarga directa tanque bajo S/V. Marca: «Porsan». Serie: Delta. Referencia: 0324.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Manises (Valencia). Producto: Inodoro. Tipo: De pie descarga directa tanque bajo S/H. Marca: «Porsan». Serie: Noa-92. Referencia: 0426.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Manises (Valencia). Producto: Inodoro. Tipo: De pie descarga directa tanque bajo S/H. Marca: «Porsan». Serie: Delta. Referencia: 0326.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Manises (Valencia). Producto: Inodoro. Tipo: De pie descarga directa tanque bajo S/V. Marca: «Porsan». Serie: Roma. Referencia: 0724.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Manises (Valencia). Producto: Inodoro. Tipo: De pie descarga directa tanque bajo S/H. Marca: «Porsan». Serie: Roma. Referencia: 0726.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Manises (Valencia). Producto: Lavabo. Tipo: Mural y de pedestal. Marca: «Porsan». Serie: Venecia. Referencia: 0602.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Manises (Valencia). Producto: Lavabo. Tipo: Mural y de pedestal. Marca: «Porsan». Serie: Roma. Referencia: 0702.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Manises (Valencia). Producto: Lavabo. Tipo: Mural y de pedestal. Marca: «Porsan». Serie: Venecia. Referencia: 0601.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Manises (Valencia). Producto: Lavabo. Tipo: Mural y de pedestal. Marca: «Porsan». Serie: Delta. Referencia: 0302.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Manises (Valencia). Producto: Lavabo. Tipo: Mural y de pedestal. Marca: «Porsan». Serie: Delta. Referencia: 0301.

Empresa: «Porsan, Sociedad Anónima». Fábrica: Manises (Valencia). Producto: Lavabo. Tipo: De encimera. Marca: «Porsan». Serie: Ifach. Referencia: 0012.

Empresa: «Sangrés, Sociedad Anónima». Fábrica: Castellbisbal (Barcelona). Producto: Bidé. Tipo: De pie para alimentación por encima del borde. Marca: «Sangra». Serie: Domo. Referencia: 274.2.

Empresa: «Sangrés, Sociedad Anónima». Fábrica: Castellbisbal (Barcelona). Producto: Bidé. Tipo: De pie para alimentación por encima del borde. Marca: «Sangra». Serie: Granada. Referencia: 272.9.

Empresa: «Sangrés, Sociedad Anónima». Fábrica: Castellbisbal (Barcelona). Producto: Inodoro. Tipo: De pie descarga directa tanque bajo S/V. Marca: «Sangra». Serie: Domo. Referencia: 205.1.

Empresa: «Sangrés, Sociedad Anónima». Fábrica: Castellbisbal (Barcelona). Producto: Inodoro. Tipo: De pie descarga directa tanque bajo S/O. Marca: «Sangra». Serie: Domo. Referencia: 205.2.

Empresa: «Sangrés, Sociedad Anónima». Fábrica: Castellbisbal (Barcelona). Producto: Inodoro. Tipo: De pie descarga directa tanque bajo S/O. Marca: «Sangra». Serie: Granada. Referencia: 204.2.

Empresa: «Sangrés, Sociedad Anónima». Fábrica: Castellbisbal (Barcelona). Producto: Inodoro. Tipo: De pie descarga directa tanque bajo S/V. Marca: «Sangra». Serie: Granada. Referencia: 204.1.

Empresa: «Sangrés, Sociedad Anónima». Fábrica: Castellbisbal (Barcelona). Producto: Lavabo. Tipo: Mural y de pedestal. Marca: «Sangra». Serie: Granada. Referencia: 101.9.

Empresa: «Sangrés, Sociedad Anónima». Fábrica: Castellbisbal (Barcelona). Producto: Lavabo. Tipo: Mural y de pedestal. Marca: «Sangra». Serie: Granada. Referencia: 101.8.

Empresa: «Sangrés, Sociedad Anónima». Fábrica: Castellbisbal (Barcelona). Producto: Lavabo. Tipo: De encimera (encastrado). Marca: «Sangra». Serie: Bijou. Referencia: 124.1.

Empresa: «Sangrés, Sociedad Anónima». Fábrica: Castellbisbal (Barcelona). Producto: Lavabo. Tipo: De encimera (encastrado). Marca: «Sangra». Serie: Neo-Bijou. Referencia: 124.3.

Empresa: «Sangrés, Sociedad Anónima». Fábrica: Castellbisbal (Barcelona). Producto: Lavabo. Tipo: Mural y de pedestal. Marca: «Sangra». Serie: Domo. Referencia: 101.6.

Empresa: «Sangrés, Sociedad Anónima». Fábrica: Castellbisbal (Barcelona). Producto: Lavabo. Tipo: Mural y de pedestal. Marca: «Sangra». Serie: Domo. Referencia: 101.5.

Empresa: «Sangrés, Sociedad Anónima». Fábrica: Castellbisbal (Barcelona). Producto: Urinario. Tipo: Mural. Marca: «Sangra». Serie: Nilo. Referencia: 120.1.

## 8564

*RESOLUCION de 9 de marzo de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Albacete-Murcia. Tramo Albacete-Archena, de la Dirección General de Carreteras.*

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, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 9 de marzo de 1994.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AUTOVIA ALBACETE-MURCIA. TRAMO ALBACETE-ARCHENA (PROVINCIAS ALBACETE Y MURCIA), DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental 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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha de 21 de junio de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, como Memoria-resumen la orden de estudio del proyecto citado con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La finalidad de esta orden de estudio, contemplada en el Plan General de Carreteras 1992/2000, es la realización de la autovía Albacete-Murcia, en el tramo entre Albacete y Archena de una longitud aproximada de 120 kilómetros.

Recibida la referida Memoria-resumen, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 4 de octubre de 1990, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas, se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» del 14 de abril de 1993 y en el «Boletín Oficial de la Región de Murcia» del 19 de abril de 1993, así como en el «Boletín de la Provincia Albacete» con fecha 23 de abril de 1993, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 21 de septiembre de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del tramo citado.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

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

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo de la autovía Albacete-Murcia. Tramo Albacete-Archena.

#### Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera que la solución ambientalmente viable es la denominada solución I o de desdoblamiento, consistente en el máximo aprovechamiento de la actual CN-301, con las siguientes modificaciones de trazado al objeto de facilitar la optimización de su funcionalidad:

La solución de desdoblamiento enlazará, a partir aproximadamente de sus puntos kilométricos 44,000 y 44,500, con la alternativa Tobarra-Hellín A1 (entre los puntos kilométricos 4,500 y 5,000 de esta última), utilizando para ello parte de la alternativa Tobarra-Hellín B, continuando por la alternativa Tobarra-Hellín A1 hasta llegar al punto kilométrico 8,000 aproximadamente de la misma, donde enlazará de nuevo con su trazado, entre los puntos kilométricos 50,000 y 50,500 del mismo.

La solución de desdoblamiento enlazará, entre sus puntos kilométricos 52,000 y 52,500, con la alternativa Tobarra-Hellín A2, siguiendo por la misma hasta enlazar de nuevo con su trazado aproximadamente entre sus puntos kilométricos 62,500 y 63,000.

La solución desdoblamiento enlazará, entre sus puntos kilométricos 64,000 y 64,500, con la variante de Agramón, por donde seguirá hasta volver a enlazar con su trazado aproximadamente en el punto kilométrico 67,000.

Entre sus puntos kilométricos 69,000 y 69,500 la solución desdoblamiento enlazará con la variante de Cancarix (entre sus puntos kilométricos 2,250 y 2,500), prosiguiendo por la misma hasta llegar aproximadamente a su punto kilométrico 5,500, desde donde volverá a enlazar con su trazado, aproximadamente entre los puntos kilométricos 75,000 y 75,500.

Entre sus puntos kilométricos 97,000 y 97,500 la solución de desdoblamiento enlazará con la variante Cieza-El Moro, prosiguiendo por la misma hasta volver a enlazar de nuevo con su trazado, aproximadamente en el punto kilométrico 106,000, que ya no se abandonará hasta el final del proyecto.

Además, para optimizar ambientalmente el proyecto así conformado, deberán de observarse las prescripciones técnicas contenidas en el estudio de impacto ambiental y cumplirse las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva autovía, se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola. Se restituirán todas las vías pecuarias existentes, tanto las catalogadas (Cañada Real de los Cabañiles, Colada del Saltador, Colada del Barranco del Molar al Río Segura), como aquellas que están sin clasificar, respetándose el trazado primitivo y, cuando ello no sea posible por razones técnicas, se consultará al organismo competente de las Comunidades Autónomas de Murcia y de Castilla-La Mancha, la restitución más conveniente de las mismas.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas interceptadas por la traza, se llevarán a cabo las siguientes medidas:

a) En el proyecto de construcción se cuidará especialmente que el trazado definitivo no distorsione las características hidráulicas de los cauces interceptados por la futura autovía y que se exponen a continuación:

1. Rambla Navajuelos: Puntos kilométricos 41,500 y 41,600.
2. Rambla de la Sierra: Puntos kilométricos 6,700 y 6,800, variante Tobarra-Hellín A1.
3. Arroyo: Puntos kilométricos 13,000 y 13,100, variante Tobarra-Hellín A2.
4. Arroyo: Puntos kilométricos 15,300 y 15,750, variante Tobarra-Hellín A2.
5. Arroyo Tobarra: Puntos kilométricos 1,000 y 1,500, variante Agramón.
6. Arroyo: Puntos kilométricos 1,500 y 2,000, variante Agramón.
7. Arroyo: Puntos kilométricos 0,500 y 1,000, variante Cancarix.
8. Barranco de La Cola: Puntos kilométricos 71,100 y 71,200.
9. Rambla del Saltador: Puntos kilométricos 4,500 y 5,000, variante de Cancarix.
10. Rambla del Peligro: Puntos kilométricos 76,600 y 76,700.
11. Arroyo: Puntos kilométricos 78,500.
12. Arroyos: Puntos kilométricos 82,600 y 83,300.
13. Barranco Puerto de Mala Mujer: Puntos kilométricos 83,500 y 83,600.
14. Arroyo: Puntos kilométricos 90,200 y 90,300.
15. Rambla del Judío: Puntos kilométricos 94,100 y 94,200.
16. Arroyo: Puntos kilométricos 6,000 y 6,300, variante Cieza-El Moro.
17. Rambla del Moro: Puntos kilométricos 6,750 y 7,000, variante Cieza-El Moro.
18. Rambla afluente del Moro: Puntos kilométricos 7,500 y 7,700, variante Cieza-El Moro.
19. Arroyo: Puntos kilométricos 110,700 y 110,800.
20. Arroyo: Puntos kilométricos 111,000 y 111,100.
21. Arroyo: Puntos kilométricos 111,900 y 112,000.
22. Rambla del Tinajón: Puntos kilométricos 116,100 y 116,200.

Para ello, se justificará la solución definitiva adoptada en base al estudio de régimen de caudales (con especial incidencia en el régimen de avenidas) y las protecciones de terraplén. Asimismo, se justificará la no afección al régimen hídrico de las siguientes zonas húmedas: Laguna de Alboraj, en Albacete, propuesta como reserva integral por diversos organismos científicos, el Salar de Blanca y la Charca de Venta Puñales en la provincia de Murcia. En el diseño definitivo de las distintas variantes de población deberá contemplarse el riesgo de aparición de un efecto de represa inducido por la autovía a fin de dotar a ésta de la necesaria permeabilidad. Se evitará la localización de cualquier tipo de instalación auxiliar y la acumulación de materiales de obra o procedentes de los movimientos de tierra, en aquellas áreas desde las que se pueda afectar a los diferentes ríos, arroyos y ramblas existentes a lo largo del trazado. En ningún caso podrá verse afectado el cauce de la rambla afluente de la del Moro por el trazado propuesto de la variante Cieza-El Moro (entre el punto kilométrico 7,000 y el enlace de Abarán), para lo cual en el proyecto de construcción se modificará la traza propuesta en el estudio informativo, situándola más al norte, de manera que dicha solución no intercepte en ningún caso a la rambla citada ni a los barrancos que vierten en ella.

b) Se redactarán, a nivel de proyecto, las medidas de prevención y control para garantizar que no puedan producirse vertidos a los sistemas de drenaje y aguas subterráneas pertenecientes al sistema acuífero GA (clasificación del ITGE) de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra y de accidentes que puedan originarse durante la explotación de la misma. En la fase de explotación se controlará el correcto mantenimiento de estas medidas para garantizar su buen funcionamiento.

3. *Protección de ecosistemas.*—Con el objeto de alterar mínimamente los ecosistemas existentes y teniendo en cuenta el alto valor ecológico y paisajístico de buena parte del corredor a utilizar por la infraestructura, especialmente a su paso por el área de las tierras de Hellín (considerada como uno de los espacios singulares de Castilla-La Mancha, aunque no cuente con un régimen de protección legal, que constituye una zona de transición entre el clima continental de la meseta y el árido de Murcia), se tomarán las siguientes medidas:

a) Se procederá, previamente a la construcción de la obra, al jalonado temporal de todo el trazado, para que el tráfico de maquinaria y las instalaciones auxiliares se cifian al interior de la zona acotada.

b) Se localizarán las áreas de vegetación en donde se desarrollan especies endémicas, como son los tomillos (*Thymus funkii*, *Thymus antoninae*) y *Anthyllis onobrychoides*, así como aquellas con especial interés geológico o paisajístico, tomándose las medidas necesarias para minimizar su degradación.

c) En el proyecto de trazado se delimitarán las siguientes áreas de interés natural: Laguna de Alboraj, en Albacete, y Salar de Blanca, embalse del Moro y Charca de Venta Puñales, en Murcia, que no podrán ser afectadas por la construcción de la autovía.

d) En las proximidades del trazado existen diversas áreas en las que se albergan especies animales protegidas, según distintas disposiciones legales, como son:

Especie	Nombre común	Localización
<i>Hemidactylus turcicus</i> .	Salamanquesa rosada	Tierras de Hellín.
<i>Erinaceus europaeus</i> ..	Erizo común .....	Tierras de Hellín.
<i>Atelerix algirus</i> .....	Erizo moruno .....	Tierras de Hellín.
<i>Meles meles</i> .....	Tejón .....	Sierras de Ricote y Cajal.
<i>Genetta genetta</i> .....	Gineta .....	Sierras de Ricote y Cajal.
<i>Lynx pardina</i> .....	Lince .....	Sierra del Oro (probable).

Además, todo el territorio afectado por la carretera es de gran importancia por las comunidades de aves esteparias y acuáticas que alberga.

Entre las distintas áreas, además de las indicadas, destacan el Cerro de la Atalaya, Embalse de Camarillas, Laguna de los Patos y Laguna de Ontalafia. Por tanto, la programación y ejecución de las obras, especialmente voladuras, limpieza y desbroce de las áreas a ocupar por la autovía, se realizará de acuerdo con las autoridades competentes en medio ambiente de las Comunidades Autónomas de Castilla-La Mancha y Murcia, para evitar que estas actuaciones se realicen durante el período de reproducción y maduración de la fauna. También, deberá adecuarse el diseño de las arquetas de decantación o areneros, para permitir la salida de los pequeños vertebrados que accidentalmente puedan caer en ellas. Y además, con objeto de permitir el desplazamiento de la fauna asociada a las riberas, se situarán los estribos de los puentes que se construyan de forma que se respeten la zona de dominio público hidráulico de los distintos cauces atravesados por la traza.

e) Los proyectos de trazado tendrán en cuenta la legislación vigente en materia de protección de la fauna y la flora silvestres. Deberá tomarse como uno de los criterios de diseño el de minimizar la afección a las áreas de encinar, pinar natural y matorral con encina o pino, existentes a lo largo del recorrido de la solución de desdoblamiento de la autovía, e indicadas a continuación:

Pinar: Puntos kilométricos 12,630 y 12,710.

Pinar: Puntos kilométricos 71,260 y 71,525.

Pinar: Puntos kilométricos 81,650 y 81,985.

Pinar: Puntos kilométricos 82,480 y 83,800.

Espartizal/Matorral/Pinos: Puntos kilométricos 70,600 y 71,040.

Espartizal/Pinos: Puntos kilométricos 71,525 y 71,950.

Espartizal/Matorral/Pinos: Puntos kilométricos 75,680 y 76,800.

Espartizal/Matorral/Pinos: Puntos kilométricos 77,350 y 78,620.

Matorral/Pinos: Puntos kilométricos 111,025 y 111,295.

Matorral/Pinos: Puntos kilométricos 111,585 y 111,965.

Como medida general, se procurará que la fase de construcción afecte lo menos posible a la vegetación y al suelo existentes, y en caso de alteración, se procederá a su posterior restauración.

4. *Prevención del ruido.*—Si bien el trazado de la nueva vía supone cierto alejamiento general de los núcleos de población con relación a la actual N-301, éste pasa próximo a algunas zonas pobladas.

En consecuencia, se realizará, a nivel de proyecto, un estudio de previsión de niveles sonoros en los núcleos poblacionales previsiblemente afectados, durante la fase de explotación, por el nuevo trazado de la vía. Se diseñarán, en su caso, las medidas correctoras necesarias para garantizar que los niveles de inmisión sonora originados por esta actuación, medidos en las áreas definidas como urbanizables en las Normas de Planeamiento o, si no existieran éstas, a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura en las edificaciones existentes en el entorno, entre las 23 y las 7 hectáreas y entre las 7 y las 23 hectáreas no sobrepasen los 55 dB Leq (A) y 65 dB Leq (A), respectivamente.

Como medida general se dispondrán las medidas correctoras adecuadas en las áreas mencionadas cuando los niveles sonoros superen los máximos citados.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental, se inferirá en su caso la necesidad de complementar las medidas descritas en el proyecto.

5. *Protección de yacimientos arqueológicos.*—Teniendo en cuenta la existencia de numerosos yacimientos y la posibilidad de aparición de otros desconocidos que pudieran verse afectados por el trazado definitivo, se tomarán las siguientes medidas:

a) El proyecto de construcción delimitará con precisión todas aquellas áreas en las que existan yacimientos conocidos, especialmente las correspondientes a los yacimientos del Tolmo de Minateda (Hellín) y Fuente de las Pulgillas (Cieza), previa consulta a las autoridades competentes de la Junta de Castilla-La Mancha y de la Región de Murcia, con el fin de evitar cualquier afección a las mismas.

b) Se realizará, durante la ejecución de las obras, sobre el terreno a ocupar por la solución adoptada, una prospección arqueológica de campo, para la delimitación, reconocimiento y catalogación de restos no inventariados hasta la fecha, realizándose los sondeos y excavaciones oportunas de cualquier vestigio que pudiera aparecer, con los permisos y supervisión de los organismos competentes mencionados en el apartado a).

6. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.*—Se redactará un proyecto de medidas ejecutables de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjuntas con el resto de las obras, para la reducción de los impactos ambientales y la restauración de los terrenos afectados por las mismas.

El citado proyecto incluirá, además, las siguientes medidas:

a) Una clasificación del territorio afectado por las obras, a efectos de ubicación de escombreras, vertederos, zonas de préstamos, parques de maquinaria, plantas de hormigonado y asfaltado, viario de acceso a las obras, instalaciones temporales, etc., con un plano a escala al menos 1:10.000, en tres categorías:

Zonas excluidas: Comprenderán las áreas de interés botánico, faunístico y paisajístico señaladas en la condición 3b y 3d, las áreas de valor natural a que se refiere la condición 3c, las zonas ocupadas por encinares y pinares, o cualquier tipo de vegetación arbórea, los suelos agrícolas de alta valoración agronómica, incluyendo al menos los cultivos de regadío, tanto herbáceos como arbustivos y arbóreos, los yacimientos arqueológicos, y las zonas relacionadas con el sistema hidrológico, sean cauces permanentes o temporales, o zonas de recarga de los acuíferos locales, a lo largo del trazado. En estas zonas se prohibirá la localización de cualquier tipo de construcción temporal o permanente, acopio de materiales, viario o instalación al servicio de las obras, salvo aquellas actuaciones con carácter estrictamente puntual y momentáneo, que resultaran de inexcusable realización para la ejecución de las obras. Ello deberá ser debidamente justificado ante el Director de Obra y autorizado por el mismo. En cualquier caso, esta ubicación queda condicionada a la restitución íntegra del espacio afectado a sus condiciones iniciales.

Zonas restringidas: Comprenderán las zonas o elementos con valoración agronómica intermedia, incluyendo olivar y viñedo en secano y frutales de fruto seco, así como los matorrales de labiadas. En estas áreas se admitirá la localización de instalaciones al servicio de las obras, con carácter temporal, exclusivamente durante la realización de las mismas, debiéndose retirar por completo a la finalización de éstas, restituyendo al terreno sus condiciones originales, tanto topográficas como de cubierta vegetal.

Zonas admisibles: Constituyen el resto del territorio, con menor valor de conservación. En estas zonas se podrán localizar aquellas instalaciones y elementos que, por sus especiales características, tengan un carácter permanente, como son los vertederos de los excedentes de excavación resultantes. La existencia de estos elementos permanentes debe ir acompañada de la realización de actuaciones para lograr su integración en el entorno.

b) Las obras de restauración paisajística de todos los terrenos afectados, de forma temporal o permanente, por las obras. También se incluirá tanto su ejecución material como, en su caso, el Plan de Conservación a seguir una vez finalizado el plazo de garantía de las mismas. Estas obras se ajustarán en su formalización a lo dispuesto en las «Recomendaciones para la redacción de proyectos de plantaciones» de la Dirección General de Carreteras.

c) Con el fin de lograr la máxima integración ambiental y paisajística de la infraestructura, la programación de las obras atenderá a lograr una gestión eficaz de los áridos con el fin de minimizar el volumen de movimientos de tierras.

Para ello, se establecerá un Plan de Coordinación, para la totalidad del trazado, entre Albacete y Archena, que ordene la ejecución de los diferentes tramos de construcción. El objetivo de este Plan será reducir el número y volumen de las escombreras y aprovechar en la medida de lo posible el material de las zonas de préstamos, utilizando los excedentes de excavación de los tramos excedentarios en aquellos otros deficitarios.

En el caso que sea necesario recurrir a la explotación de préstamos, éstos se obtendrán preferiblemente de canteras existentes en la zona, y si esto no resultara posible, la Dirección General de Carreteras certificará que las nuevas canteras que se abran, se adaptan a la normativa vigente y no tendrán explotación comercial posterior una vez finalizada la obra de construcción de la autovía.

Dado que la solución adoptada consiste en el desdoblamiento de la actual carretera, es de prever que en el proyecto de construcción queden restos de la calzada correspondientes a la carretera actual. Por ello, los tramos abandonados y no utilizables en la restitución de vías pecuarias, caminos y carreteras, se deberán tratar convenientemente para su integración paisajística.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción de la vía.

7. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes de la formalización del acta de conformidad de replanteo:

Informe técnico, aprobado por el organismo competente, sobre los resultados de la prospección arqueológica en todo el trazado y sobre las excavaciones, traslados y medidas de protección del patrimonio arqueológico al que se refiere la condición 5.

b) Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 1.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 2 y las que se puedan desprender del estudio hidrológico requerido como documentación adicional.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección de ecosistemas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas si del estudio indicado en la condición 4 (prevención del ruido) de esta declaración se desprendiera la necesidad de ejecución de medidas correctoras.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección del patrimonio cultural, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y de los planes que se incluirán en el Proyecto a que se refiere la condición 6.

c) Anualmente y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe de la efectividad de las medidas correctoras incluidas en la condición 4 (prevención del ruido), si es que éstas fueran necesarias.

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas incluidas en la condición 6 (defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística).

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situa-

ciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección de Política Ambiental, podrá derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

8. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la aprobación técnica del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece como necesarias, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Diseño de las medidas a ejecutar a que se refiere la condición 1 relativa a la permeabilidad territorial.

Estudio hidrológico, aprobado por la Confederación Hidrográfica del Segura, en el que se contemple las zonas en las que se puedan producir distorsiones considerables de los cauces indicados en la condición 2, estudiando las avenidas y las protecciones de terraplén y, que además, contemple la influencia del trazado en el régimen hídrico de los humedales indicados en la condición 3c (en especial a la laguna de Alboraj).

Medidas y precauciones indicadas en la condición 2b, relativa a la protección del sistema hidrológico.

Estudios, programación de obras y medidas de protección y restauración, a que se refiere la condición 3, relativa a la protección de ecosistemas.

Estudio de previsión de niveles sonoros y proyecto de medidas correctoras, si del citado estudio se desprende su necesidad, tal como se prescribe en la condición 4, relativa a la prevención de ruido.

Programa de actuación de la condición 5, relativa a la protección de yacimientos arqueológicos.

Proyecto y planes a los que se refiere la condición 6, relativa a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 7.

9. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en la Memoria, anejo correspondiente, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto de construcción. También se valorarán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

## ANEXO I

### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA .....	X
Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha .....	X
Dirección General de Urbanismo y Vivienda de la Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha .....	X
Confederación Hidrográfica del Segura .....	—
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir .....	X
ADECAM (Asociación Naturalista para la Defensa de Castilla-La Mancha) .....	—
Gobierno Civil de Albacete .....	X
Diputación Provincial de Albacete .....	—
Instituto de Estudios Albacetenses .....	—
Presidencia del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia .....	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia .....	—
Agencia Regional de Medio Ambiente y Naturaleza .....	X
Instituto de Fomento de la Región de Murcia .....	X
Centro de Edafología y Biología del Segura. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. ....	—
Cátedra de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Murcia .....	—
Departamento de Ecología. Facultad de Biología de la Universidad de Murcia .....	—
Cátedra de Geología Física. Facultad de Ciencias de la Universidad de Murcia .....	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Departamento de Saneamiento Industrial de la Facultad de Veterinaria de la Universidad de Murcia .....	—
GRANA (Grupo de Amigos de la Naturaleza) .....	—
ANSE (Asociación Naturalista Sureste-Cieza) .....	—
CGERM (Coordinadora Grupos Ecologistas de la Región de Murcia) .....	—
Grupo Ecologista Acción Verde .....	—
CR-RM (Centro de Estudios Rurales de la Región de Murcia) .....	—
Ayuntamiento de Albacete .....	X
Ayuntamiento de Tobarra .....	—
Ayuntamiento de Hellín .....	—
Ayuntamiento de Cancarix .....	—
Ayuntamiento de Cieza .....	—
Ayuntamiento de Abarán .....	—
Ayuntamiento de Archena .....	—
Delegado del Gobierno en la Comunidad de Castilla-La Mancha .....	—

El Instituto para la Conservación de la Naturaleza emite un informe de observaciones referentes al tramo en estudio, solicitando «a priori» la extensión del estudio de impacto ambiental al área de influencia de la autovía en su conjunto. El contenido del informe es el siguiente:

«La actual carretera nacional que enlaza las localidades identificadas en la memoria-resumen atraviesa o discurre próxima a los espacios de elevado interés natural Hoces del río Mundo y Laguna de Pétrola, ambos aceptados como áreas importantes para las aves por el Consejo Internacional para la Conservación de las Aves (ICBP), e incluidos en el Proyecto BOTOPOS/CORINE/ICONA-CEE.

Por otra parte, se ha constatado la presencia de algunas especies catalogadas «de interés especial» por el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, cuyos hábitats pueden ser alterados. Entre ellas destacan:

La nutria (*Lutra lutra*), la avutarda (*Otis tarda*), el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), el águila perdicera (*Hieratus fasciatus*), el águila real (*Aquila chrysaetos*), el alimoche (*Neophron percnopterus*) y el buho real (*Bubo bubo*).

Para minimizar el impacto de la autovía sobre los ecosistemas afectados, señala la conveniencia de que su trazado discurra mayoritariamente sobre la carretera nacional, así como del control de los desmontes, escombreras y vertidos para que no alteren sensiblemente las características naturales de los hábitats afectados, y en particular a la vegetación riparia y palustre, y al caudal y calidad de las aguas, ya que su riqueza biológica está, en muchos casos, actualmente amenazada. «A este respecto, hay que destacar la importancia del río Mundo por albergar poblaciones relicticas de (*Salmo trutta*), razón por la cual ha sido designado por el Estado español ante la CEE en cumplimiento de la Directiva 78/659/CEE, relativa a la calidad de las aguas dulces que han de ser protegidas o mejoradas para ser aptas para la vida de los peces.»

El informe enumera, de forma genérica, los riesgos de este tipo de proyectos para la supervivencia de algunas especies: Perturbaciones durante la época de cría, mortalidad de animales en la calzada, restricción o imposibilidad de dispersión o de efectuar los obligados desplazamientos poblacionales, fragmentación de las poblaciones animales, y contaminación por gases y metales pesados. Solicita que se tomen las medidas oportunas para garantizar:

«El éxito reproductivo de las poblaciones animales afectadas, evitando toda molestia relacionada con las obras durante la época de cría, generalmente desde mediados de abril hasta finales de junio.

Una permeabilidad adecuada de esta infraestructura, que permita los movimientos naturales de las especies animales y la dispersión botánica, adaptándola a las características naturales del territorio y a los ciclos biológicos de los organismos implicados.»

El ICONA solicita que el estudio de impacto ambiental contemple tanto las afecciones a las vías pecuarias y montes de utilidad pública como a las especies y espacios mencionados anteriormente, la identificación de los lugares de paso de las distintas especies u organismos, y los emplazamientos y especificaciones técnicas del acondicionamiento de pasos efectivos, sugiriendo respecto a esto último las siguientes medidas:

«Evitar las medianas que obstaculizan un presumible paso de animales a través de la calzada, con objeto de evitar el riesgo de accidentes.

En el caso de que el trazado sea vallado, se deben aprovechar los desniveles topográficos para acondicionar pasos naturales, sin deterioro de los hábitats afectados; véase como por ejemplo, puentes en los arroyos y vaguadas, y túneles para las estructuras montañas.

En los lugares en los que las características del terreno no permitan la construcción de pasos adecuados, y sean éstos necesarios, deben dejarse tramos de calzada sin vallar.»

Se recomienda que los pasos de fauna tengan bocas de entrada y salida en cono, con diámetro exterior mínimo de 15 a 20 metros estrechándose a un mínimo de 6 a 8 metros donde sea necesario, debiendo tener los pasos subterráneos una altura mínima de 4 metros. Además, recomienda «realizar un seguimiento periódico de la emisión de contaminantes a la atmósfera y de la inmisión en organismos, integrado en un control general del impacto de la autovía sobre los seres vivos afectados».

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir comunica que la zona afectada por la autovía no está comprendida en la cuenca del Guadalquivir.

El Gobierno Civil de Albacete incide en la aplicación de algunas medidas correctoras, como la revegetación con especies autóctonas que no requieran excesivos cuidados y la recuperación de áreas de préstamo, canteras e instalaciones. Reclama especial atención en este sentido para las variantes de Tobarra y Hellín.

La Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, remite un informe acerca de las zonas, localizadas mediante puntos kilométricos, que pudieran verse afectadas por la autovía en función de la Normativa Urbanística de los distintos términos municipales atravesados por ella.

La Agencia para el Medio Ambiente y la Naturaleza de la Región de Murcia solicita que se tengan en cuenta, a la hora de plantear el proyecto, las premisas de máximo aprovechamiento de la actual N-301, mínima pérdida de suelo fértil en explotación y de vega, y alejamiento del río Segura y los pueblos.

Por otra parte, incluye un informe referente a los aspectos medioambientales que debiera contemplar el estudio de impacto ambiental, mencionando: Estudio del impacto paisajístico, cuenca visual y aspectos estéticos; localización y predicción de impactos de áreas ecológicamente sensibles y espacios naturales; valoración de formaciones y especies vegetales; inventario de especies faunísticas, con estudio de su dominio vital y el efecto barrera inducido por la vía; impacto sobre los cultivos; incidencia sobre posibles avenidas y formas de agua presentes, así como análisis de calidad de aguas; afección sobre vías pecuarias clasificadas y sin clasificar; incidencia sobre puntos de interés geológico; estudio de previsión de áreas de obra auxiliares y medidas de restauración; estudio de fuentes y tipo de emisión y niveles de inmisión de partículas contaminantes, y análisis de ruidos, con niveles actuales y previsibles, y sus posibles efectos sobre la población y las áreas sensibles.

Se incluye un listado de espacios naturales, citando: Espacio natural protegido de la sierra de la Pila, área de importancia ecológica del monte de la Cabeza del Asno, sierra de El Cajal, sierra del Oro, sierra de Ricote, cauce del río Segura, y las zonas húmedas de El Salar de Blanca, charca de la Venta Puñales, embalse del Moro y Azud de Ojós.

También se mencionan los puntos de interés geológico: Vertiente meridional de la sierra de Cabeza del Asno, mirador de Cieza y vega Media del Segura.

Se acompaña el informe con un mapa en que se representan vías pecuarias, espacios naturales, zonas húmedas y puntos de interés geológico.

El excelentísimo Ayuntamiento de Albacete, la Alcaldía de Pozo-Cañada y el Instituto de Fomento de la Región de Murcia no muestran objeción alguna ni aportan sugerencias respecto al Impacto Ambiental del proyecto.

## ANEXO II

### Resumen del proyecto

El proyecto consiste en la definición del tramo Albacete-Archena de la autovía Albacete-Murcia, carretera N-301 de Madrid a Cartagena. Se desarrolla entre los puntos kilométricos 253,5 y 373,5, afectando a los municipios de Albacete, Hellín y Tobarra, en la provincia de Albacete, y Abarán, Archena, Blanca, Cieza, Lorquí y Ulea, en la provincia de Murcia.

El proyecto considera diversas posibilidades de solución para el corredor. La solución fundamental consiste en el desdoblamiento de la actual CN-301, desviándose de la misma para evitar las travesías por las poblaciones. Durante los primeros kilómetros recorre el trazado actual, salvo donde se aumenta el radio de las curvas. Entre los puntos kilométricos 15,700 y el 19,600 el trazado, muy próximo a la actual carretera, no se

desdobra. A partir del punto kilométrico 19,600 describe una amplia curva hacia el oeste, alejándose hasta 750 metros de la traza actual, para evitar la población de Pozo-Cañada. Entre los puntos kilométricos 24,500 y el 35,600 la traza constituye un desdoblamiento de la CN-310, suavizándose una curva entre los puntos kilométricos 29,800 y el 31,000. Desde los puntos kilométricos 35,660 al 43,000 el trazado se separa del actual unos 230 metros evitando un pinar, aproximándose luego a unos 200 metros de ella. A partir de los puntos kilométricos 43,000, y hasta el 64,600, la traza discurre sobre la CN-301 en desdoblamiento, excepto tres tramos en que se suavizan curvas, y entre los puntos kilométricos 45,000 y 49,700, en que describe una amplia curva para evitar la localidad de Tobarra. De los puntos kilométricos 64,600 al 67,600 el trazado discurre próximo al de la actual infraestructura, pero no en desdoblamiento. Para evitar el núcleo de Cancarix, a partir del punto kilométrico 69,500 describe una curva separándose hasta 500 metros de la CN-301, para volver a encontrarse con ella en el punto kilométrico 74,800. Entre los puntos kilométricos 76,400 y 79,700 la traza se separa de la actual para modificar el radio de unas curvas. Continúa en desdoblamiento hasta el punto kilométrico 85,300, donde varía la traza hasta el punto kilométrico 89,300 suavizando una curva, cruzando la CN-301 y describiendo una curva a la derecha para cruzar de nuevo la carretera en el punto kilométrico 88,700. Entre los puntos kilométricos 89,300 y el 92,700 continúa en desdoblamiento, salvo en una curva entre los puntos kilométricos 90,100 y 90,500.

A partir de la solución de desdoblamiento, se han propuesto, a lo largo del trazado, una serie de alternativas parciales en variante. En primer lugar, la «variante en el origen», entre los puntos kilométricos 2,400 y el 5,000 suaviza una fuerte curva al inicio del trazado.

Las variantes Tobarra-Hellín acortan el desarrollo de la CN-301 entre el paso del Estrecho y la carretera de Agramón, entre los kilómetros 287 y 314 de la actual carretera. Las soluciones denominadas Tobarra-Hellín A, B y C discurren al este de la carretera, salvando las sierras del Pino y Almez. La variante B, con un desarrollo de 19,5 kilómetros, parte de la solución de desdoblamiento y describe una amplia curva hacia el este, alejándose 3 kilómetros del núcleo de Tobarra; gira después para pasar la Sierra del Almez por el oeste, volviendo de nuevo hacia el este, discurren próxima al Arroyo del Soldado. La variante A coincide durante 1.000 metros con la B; discurre luego paralela a la CN-301 por su margen izquierdo, separándose una media de 500-600 metros de ella entre los puntos kilométricos 2,500 y 8,000, para aproximarse hasta el punto kilométrico 10,500 y girar hacia el este, manteniéndose a unos 1.000 metros de la solución de desdoblamiento hasta el punto kilométrico 18,500, en que se aproxima a la CN-301, manteniéndose a 60 metros de ella hasta el punto kilométrico 20,500. La alternativa C, que reduce en tres kilómetros la solución de desdoblamiento, comparte los primeros kilómetros con la A; a la altura de Tobarra se dirige hacia el este, separándose 5 kilómetros de Hellín y dejando la Sierra del Almez entre esta población y la carretera.

La variante Tobarra-Hellín D, partiendo del punto kilométrico 34,000 de la CN-301, describe tras 1,5 kilómetros una curva hacia el este, para volver a coincidir, desde el punto kilométrico 4,400 y durante 500 metros, con la solución de desdoblamiento, cruzarla, y, a unos 500 metros de distancia, discurre paralela a ella durante 2,5 kilómetros. Describe después una amplia curva para pasar por el oeste de Tobarra y unirse finalmente, tras 20,3 kilómetros, con la segunda parte de la A.

La variante de Agramón parte de la Tobarra-Hellín A y se desarrolla, cruzando el ferrocarril de Chinchilla a Cartagena en el punto kilométrico 1,390, paralela al este de la solución de desdoblamiento hasta el punto kilométrico 64,500; se aleja entonces 400 metros de la CN-301 hacia el este, siguiendo paralela a ella para terminar con una longitud de 5,500 kilómetros.

La variante de Cancarix parte de la variante de Agramón, a la altura del punto kilométrico 69,300 de la solución de desdoblamiento, discurren de forma paralela a ella durante dos km. Cruza entre los puntos kilométricos 71,000 y 71,500 la CN-301 para dejar Cancarix al este y continuar, a partir del punto kilométrico 74,500, casi paralela ella. Tras 9,5 kilómetros de desarrollo, se aproxima a la nacional, a la que se une en el punto kilométrico 82,000, teniendo una longitud aproximada de 14 kilómetros.

La variante de El Judío, partiendo del punto kilométrico 91,300, aumenta por el este la curvatura de la carretera. Tiene un desarrollo de 3,257 kilómetros.

La variante Cieza-El Moro se aleja de la localidad de Cieza por el este de la solución de desdoblamiento. Se separa hasta 1.200 metros de la CN-301, para acercarse después a ella. Amplia el radio de una curva entre los puntos kilométricos 5,500 y 8,000 y se integra en la solución de desdoblamiento tras 9,92 kilómetros.

La variante Losilla B parte del punto kilométrico 106,800 de la solución de desdoblamiento, la cruza para evitar una curva, y luego continúa paralela

a ella, a una distancia entre 400 y 500 metros, atraviesa el barranco de El Saltador describiendo una pequeña curva y termina integrándose en la solución base tras 11,45 kilómetros. La variante Losilla C comparte casi todo el recorrido de la anterior, salvo entre los puntos kilométricos 3,000 y 7,000, en que salva una pequeña sierra y un pinar por el este, en lugar de por el oeste.

Mediante las distintas combinaciones posibles entre estas alternativas parciales, se desarrollan en el proyecto nueve soluciones definitivas. Debido a la similitud entre ellas, se seleccionan tres por considerarlas las más representativas, que son:

Solución I, coincidente con la solución desdoblamiento de la actual CN-301.

Solución II, que incluye los subtramos variante en origen, desdoblamiento, variante Tobarra-Hellín A, variante de Agramón, variante de Cancarix, desdoblamiento, variante de El Judío, desdoblamiento, variante Cieza-El Moro, desdoblamiento, variante de Losilla B, desdoblamiento.

Solución VII, con los subtramos variante en Origen, desdoblamiento, variante Tobarra-Hellín D, segundo subtramo de variante Tobarra-Hellín A, variante de Agramón, variante de Cancarix, desdoblamiento, variante de El Judío, desdoblamiento, variante Cieza-El Moro, desdoblamiento, variante de Losilla B, variante de Losilla C, desdoblamiento.

En definitiva el estudio informativo propone, atendiendo a un estudio de rentabilidad económica de las tres alternativas posibles, la solución II, con una longitud total de 118,8 kilómetros. El movimiento de tierras para la solución I es de 4.225.803 metros cúbicos de excavación y 5.119.992 metros cúbicos de terraplén o pedraplén; para la solución II es de 6.718.858 metros cúbicos de excavación y 8.811.219 metros cúbicos de terraplén o pedraplén y para la solución VII de 7.775.534 metros cúbicos de terraplén y 10.741.436 metros cúbicos de terraplén o pedraplén. La velocidad prevista es de 100 kilómetros/hora, con calzada de 2 x 7 metros y arceles, exterior de 2,5 metros e interior de 1 metro. La mediana propuesta es de 12 metros.

Los taludes identificados a lo largo de la traza superiores a 15 metros, se sitúan en los siguientes puntos kilométricos:

Solución desdoblamiento (propuesta en declaración):

1. Puntos kilométricos 21,300 y 21,600 (\*).
2. Puntos kilométricos 37,800 y 38,000 (\*).
3. Puntos kilométricos 56,900 y 57,000.
4. Puntos kilométricos 70,800 y 71,000.
5. Puntos kilométricos 71,500 y 71,700.

Solución II (propuesta en estudio informativo):

1. Variante Tobarra-Hellín: Puntos kilométricos 13,900 y 15,300.
2. Variante de Cancarix: Puntos kilométricos 0,900 y 1,200.
3. Variante de Cancarix: Puntos kilométricos 1,400 y 1,700.
4. Variante Cieza-El Moro: Puntos kilométricos 1,600 y 1,800.
5. Variante Cieza-El Moro: Puntos kilométricos 2,200 y 2,300.
6. Variante Cieza-El Moro: Puntos kilométricos 2,500 y 2,600.
7. Variante de Losilla B: Puntos kilométricos 8,300 y 8,400.

(\*) Incluidos también en los tramos de desdoblamiento de la solución II.

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

#### Contenido

El estudio recoge todos los epígrafes de contenidos incluidos en el artículo 7, capítulo II del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a excepción del correspondiente a la selección de alternativas, al que se denomina, en el estudio, «Diagnóstico» y la valoración de los impactos que no es la indicada en el Reglamento.

Inventario ambiental: Examina los factores de los medios físico, biológico, socioeconómico (demografía, actividades económicas, estructura territorial y patrimonio arqueológico y cultural) y perceptual, susceptibles de verse afectados por el proyecto.

El inventario está acompañado por abundante cartografía temática, con distintos grados de resolución. A escala 1:200.000 se representan geología, edafología, vegetación potencial, usos del suelo, montes vinculados a la Administración, vías pecuarias, paisaje y espacios naturales. A escalas 1:400.000 y 1:100.000 se representan, respectivamente, las cuencas hidrográficas y el patrimonio arqueológico. Finalmente, se representan a escala 1:10.000 la vegetación y usos del suelo en las proximidades de la traza. Se incluye también un reportaje fotográfico.

De la información del inventario se deduce la existencia de los siguientes aspectos sensibles desde el punto de vista ambiental:

Una red hidrográfica con numerosos cauces temporales de régimen frecuentemente torrencial.

El espacio natural de las tierras de Hellín, que constituye un vasto territorio de gran interés ecológico y paisajístico, con presencia de diversos endemismos botánicos y elementos faunísticos singulares.

Presencia, en las proximidades de la traza en la provincia de Albacete, de un conjunto de humedales importantes para las aves acuáticas (Lagunas de Alboraj, de los Patos, Casa Palomera, de Ontalafia, Hoya Redonda, Fuente de Isso y embalse de Camarillas), así como de los Salobres de Cordovilla, de excepcional importancia botánica.

Suelos de alta capacidad agrícola, principalmente en la región de Murcia, con importantes superficies de regadío.

Un patrimonio arqueológico de interés, constituido por numerosos yacimientos de diversas épocas históricas.

Una población dependiente en gran medida del sector primario, y por tanto, de los terrenos de labor, tanto de secano como de regadío, y una serie de negocios dependiente de la actual N-301.

El estudio incluye un análisis del paisaje (que describe cinco unidades, definidas por el tipo de uso del suelo dominante) y un catálogo de los espacios naturales existentes alrededor de la carretera en que se describen sus características principales.

La descripción socio-económica está apoyada en once tablas descriptivas de diversos parámetros socio-económicos, dando en conjunto una imagen completa de la situación de los municipios y las provincias afectadas por el trazado. Se incluye también un estudio del tráfico previsto

**Identificación y caracterización de impactos:** Se presentan, en primer lugar, una serie de tablas de las mediciones de once parámetros asociados a la ejecución de las distintas obras para cada una de las posibles soluciones totales planteadas en el anejo número 5 del estudio informativo. En dichas mediciones se incluyen movimientos de tierras, número de enlaces, pasos y áreas de descanso, estructuras, drenajes y muros.

Para la definición de impactos, el estudio describe y valora una serie de impactos ambientales comunes al proyecto, independientemente del trazado que se adopte, referentes a ruidos, suelos, aguas, vegetación, fauna y medio socioeconómico. Posteriormente se describe el impacto específico de cada variante planteada sobre distintos elementos del medio.

Finalmente, se presenta un estudio de la ocupación de tierras, por usos del suelo, de cada una de las soluciones propuestas en el anejo número 5, basado en la cartografía a escala 1:10.000 del estudio.

La valoración de impactos ambientales se efectúa mediante la comparación de las previsibles afecciones producidas por cada alternativa sobre cada componente del medio. Para ello se divide el trazado total en siete subtramos, construyéndose para cada uno una matriz simple con las alternativas planteadas. En las distintas cuadrículas de las matrices se identifican los impactos atendiendo a nueve criterios de valoración. La conclusión que se obtiene de estas matrices es que, salvo en el caso del subtramo número 2, el impacto ambiental es muy semejante para todas las alternativas presentadas.

**Diagnóstico:** Independientemente de las matrices se realiza un diagnóstico general, en sustitución de la selección de alternativas, del efecto de la infraestructura, sea cual sea el trazado seleccionado, sobre los distintos componentes del medio, de acuerdo con los criterios definidos en el Reglamento para la ejecución del Real Decreto 1302/1986, de 28 de junio. Las alteraciones más significativas descritas son las siguientes:

Ocupación de suelos, tanto cultivados como con vegetación natural. Pérdida de superficies vegetales y de terrenos de asentamiento para la fauna, sobre todo en la fase de construcción, en que se califica el impacto como severo y parcialmente reversible.

Incremento de la contaminación del aire durante la fase de construcción, produciendo un efecto severo pero puntual en el tiempo y espacio, desapareciendo al final de las obras.

Efectos de contaminación de los cursos de agua y acuíferos, de escasa probabilidad durante la construcción, y de escasa magnitud y evitables en gran medida en la fase de explotación.

Impactos sobre el paisaje, descritos de forma general como de magnitud media, permanentes y parcialmente reversibles. Los efectos se califican, durante la fase de construcción, como severos y muy parcialmente reversibles.

Afecciones al medio socio-económico, al descender el volumen de negocio en algunas zonas, fundamentalmente en el sector terciario, e incrementar el efecto barrera. La fase de construcción tendrá efectos sobre la velocidad y la incidencia de accidentes de tráfico en la carretera actual.

Las conclusiones definitivas del diagnóstico son las siguientes:

La solución desdoblamiento «puede considerarse como la preferible desde el punto de vista de la afección ambiental». No obstante, «este trazado podría comprometer el desarrollo urbanístico de los pueblos que recorre al ser muy próxima la traza de la variante a los núcleos habitados».

El alejamiento del actual corredor de la N-301 incrementará el impacto por ocupación de terrenos y sobre el paisaje y «tendrá un impacto socioeconómico alto al dificultarse el acceso a una vía de enorme importancia local».

«La inclusión de una vía de las características de la estudiada supone la creación de una barrera muy impermeable para el normal desarrollo de las actividades de la zona, habida cuenta del marcado carácter agrario del área afectada, que obliga a realizar rodeos que alargan los tiempos de realización de las actividades e incrementan los costes de producción».

**Medidas correctoras:** Las medidas correctoras se establecen con el carácter genérico que corresponde a un estudio informativo. Incluyen:

Plan de revegetación, definiéndose distintas técnicas en función de los objetivos y tipos de terrenos a recuperar, con propuesta de utilización de especies. Se describen los efectos positivos de las plantaciones sobre ciertos componentes del medio.

Plan de adecuación sonora, mediante la disposición de diques y muros jardinera, plantados según condiciones y especies descritas.

De forma más general y sin ninguna especificación, se sugieren otras actuaciones:

Formación de cunetas de guarda en cabecera de los taludes de desmonte para protegerlos de la erosión.

Instalación de bajantes de aguas pluviales como desagüe de cunetas de guarda, etc.

Dotación de drenajes adecuados en áreas en que los taludes pudieran verse desestabilizados por el agua.

Retirada, utilización y conservación de la tierra vegetal existente antes de las obras.

Adecuación e integración de todas las áreas auxiliares de obra como plantas de hormigonado, machaqueo, canteras y préstamos, vertederos, accesos, etc. con descompactación de la superficie, adecuación y restauración topográfica, plantación, etc.

No hay, en ningún caso, estimación de costes de las actuaciones propuestas.

**Plan de vigilancia ambiental:** Propone el seguimiento de parámetros referentes al control de la erosión, respuesta de la fauna a la presencia de la nueva carretera, análisis de aguas, evolución urbanística y de parámetros socio-económicos y afección sobre los usos del suelo. Incluye en cada caso menciones a la metodología a seguir y a la localización de las estaciones de control.

**Documento de síntesis:** Recoge un resumen del estudio de impacto ambiental, con abundante información recogida en tablas y cartografía.

#### *Análisis del contenido*

El estudio de impacto ambiental referente al proyecto de la autovía Albacete-Murcia, Carretera N-301 de Madrid a Cartagena, tramo Albacete-Archena (puntos kilométricos 253,5 al 373,5) es, en general, satisfactorio. Su contenido se ajusta a lo especificado en el Reglamento Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, para la ejecución del Real Decreto 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, excepto en lo referente a la selección de alternativas (a la que se denomina en el estudio, «Diagnóstico») y la valoración de los impactos; valoración que no es la indicada en el Reglamento, ya que establece indicadores de impacto que no se ajustan a la terminología que establece el artículo 7 del citado Reglamento. Además, la descripción del proyecto se incluye en el epígrafe denominado: «Estudio de las características con incidencias ambientales de las soluciones de trazado». Asimismo el documento de síntesis excede con mucho las 25 páginas que como máximo establece el Reglamento.

No obstante, se han detectado ciertas deficiencias, que quedan expuestas a continuación:

Si bien el análisis de la situación preoperacional presenta gran cantidad de datos y mapas, se detectan en él algunos defectos.

En el apartado Hidrología y Drenaje se incluye un resumen escasamente detallado del anexo de Hidrología del estudio informativo. Se debería haber incluido un estudio más detallado de las redes de drenaje afectadas por el proyecto, teniendo en cuenta la importancia que tienen en el diseño de la carretera por su carácter discontinuo y la frecuencia de aparición de regímenes de avenida. Además debería haberse incorporado al estudio

de impacto ambiental un estudio hidrogeológico en el que se demostrase la no afección a los acuíferos existentes.

El estudio faunístico es bastante pobre excepto en lo referente a la avifauna, y en concreto a las ornitocenosis de las áreas de estepa y los humedales. No hay un inventario sistemático de otros grupos faunísticos, sólo se menciona la presencia de algunas especies de mamíferos, anfibios y reptiles, faltando especies importantes como el tejón (*Meles meles*) o la gineta (*Genetta genetta*), cuya presencia se afirma en el apartado «Espacios naturales». También se indica, en el mismo apartado, la presencia probable de lince ibérico (*Lynx pardina*), especie catalogada como prioritaria y estrictamente protegida por el Convenio de Berna y la Directiva Hábitat, que debería haber sido objeto de especial atención.

En el estudio del medio socio-económico, no se han localizado algunas servidumbres de paso y otras vías rurales de dimensiones intermedias, que tienen una importancia fundamental en las áreas agrícolas.

En el estudio arqueológico falta una localización detallada de los yacimientos y se omiten algunos importantes. En la Carta Arqueológica de la Región de Murcia hay catalogados 33 en la zona afectada por el proyecto, de los que sólo se localizan 24. En la provincia de Albacete no se mencionan los yacimientos de Venta Nueva, El Navajón, La Cueva, T. de Uchea, Pocio de La Ra, etc.

El análisis del medio perceptual es muy inconcreto, al describir cinco tipos paisajísticos, sin indicar sus características de cara a la presencia de la infraestructura, como son visibilidad, calidad paisajística o fragilidad.

Se echa en falta una localización detallada de los puntos de interés geológico y de algunas áreas de interés natural próximas a las distintas alternativas de trazado.

Para la valoración de impactos, se utiliza un método de matrices simples, en el que se han detectado una serie de defectos. En las matrices no se distinguen los impactos producidos por las distintas acciones o fases del proyecto. Por otra parte, se definen nueve criterios de valoración, cuando en la matriz sólo hay espacio para seis, lo que introduce cierta confusión a la hora de su interpretación. Además, existe cierta confusión y discrepancia entre los símbolos de los indicadores de impacto de la leyenda y de las matrices. En la leyenda, la letra «D» indica impacto «directo» y también «difuso». «Df», que aparece en la matriz, no tiene traducción en la leyenda.

Los impactos sobre algunos componentes importantes del medio se consideran en el texto de modo genérico, no presentándose en la matriz. Es el caso de calidad de aire y ruido, calidad de aguas, y de todos los componentes del medio socio-económico excepto «Uso Agrícola».

No se ha realizado un modelo de previsión de ruidos en las cercanías de las poblaciones y otras áreas de especial interés (lagunas, yacimientos arqueológicos).

Tras el análisis de las alternativas no se selecciona claramente una de ellas en el estudio de impacto ambiental, exponiéndose tan sólo una serie de consideraciones referentes al impacto ambiental generado por las soluciones en variante respecto a la de desdoblamiento de la CN-301. Sin embargo, en el documento de síntesis, en el capítulo 5 «Diagnóstico» considera óptima la solución desdoblamiento por suponer una menor ocupación de terrenos.

En el capítulo de medidas correctoras, únicamente se proponen soluciones específicas para los aspectos de revegetación e instalación de estructuras antirruído. De modo muy genérico, se citan la restitución de las vías pecuarias, la construcción de estructuras para paliar los efectos de las crecidas, la recuperación de tierras vegetales o la recuperación de áreas auxiliares de obra. Se ignoran en su definición la calidad del aire y los ruidos, la geología, la calidad de aguas, el patrimonio cultural, la vegetación natural y la fauna, el paisaje y el medio socio-económico.

En conjunto, se considera que el estudio de impacto ambiental es, dentro de un marco general de corrección, deficiente en ciertos aspectos. Por tanto, se ha complementado la declaración de impacto ambiental en los aspectos parciales que no se han especificado suficientemente en el estudio antes indicado.

#### ANEXO IV

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

Al expediente de información pública correspondiente al estudio informativo «EI-E-43, Autovía Albacete-Murcia, carretera N-301 de Madrid a Cartagena, Tramo Albacete-Archena, en las provincias de Albacete y Murcia, se han presentado distintas alegaciones, procedentes de Instituciones, Asociaciones y particulares. A continuación se expone un resumen de las mismas.

#### Relación de alegantes

##### Alegaciones de Instituciones y Organismos:

Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Infraestructuras de Transporte Ferroviario.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Unidad de Carreteras de Albacete.

Consejería de Política Territorial de la Región de Murcia. Dirección General de Carreteras.

Consejería de Cultura, Educación y Turismo de la Región de Murcia. Dirección General de Cultura.

Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Consejería de Educación y Cultura.

Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Consejería de Política Territorial.

Confederación Hidrográfica del Segura.

Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Murcia.

Diputación de Albacete.

Ayuntamiento de Albacete.

Ayuntamiento de Cieza.

Ayuntamiento de Abarán.

Ayuntamiento de Blanca.

Ayuntamiento de Archena.

Ayuntamiento de Molina de Segura.

Ayuntamiento de Hellín.

Ayuntamiento de Tobarra

Don Silverio Sánchez Motellón, en su condición de Alcalde pedáneo de San José Artesano.

##### Alegaciones de Asociaciones:

Don Francisco José Vicente Ortega, en su condición de Presidente de la Confederación Regional de Organizaciones Empresariales de Murcia.

##### Alegaciones de particulares:

a) Don Diego Giménez Martínez y don Pascual Giménez Martínez, vecinos de Cieza.

b) Don José García Gómez, vecino de Murcia.

c) Don Jesús Gómez Martínez, vecino de Abarán.

d) Don Joaquín Ibáñez Turpin, vecino de Abarán.

e) Don Ramón Turégano Platero, vecino de Murcia.

f) Don Manuel Garro García, vecino de Ulea.

g) Don José Luis López Rivera, vecino de Abanilla.

h) Doña Ana Soria Gomáriz, vecina de Empalme de Archena.

i) Grupo de 53 vecinos de San José Artesano.

j) Don Francisco Javier Rovira Jaén, vecino de Madrid.

k) Don Antonio Jiménez Ruiz, de la empresa «Iberagro, Sociedad Anónima».

l) Don Juan Pastor Nohales, vecino de Molina de Segura.

m) Don Francisco Campuzano Morte, vecino de Murcia.

n) Don Francisco José y don José María Núñez Zamorano, y éstos, en nombre de doña María Isabel Núñez Zamorano, vecinos de Murcia.

o) Don Fernando Beltrán Fernández, Director Gerente de «Estaciones de Servicio Beltrán, Sociedad Anónima».

p) Doña María Antonia Ramírez Piqueras, don Francisco Ponce Riaza, representando también a doña María Jesús y don José María Ponce Riaza, vecinos de Albacete.

q) Don Pedro Villena Pérez, representante de «Casa Sabas C.B.».

r) Grupo de cuatro propietarios y arrendatarios de fincas agrícolas afectadas por la autovía.

s) Don Eufemio Bustos Sánchez, vecino de Albacete.

t) Don José Diego y doña Francisca Fernández Gómez, vecinos de Albacete.

u) Don José Hernández-Mora Fernández, en representación de «Iniesta Explotaciones Agrícolas, Sociedad Anónima».

v) Don Jesús Núñez Molina, vecino de Blanca.

x) Doña Dolores Martínez Parra, vecina de Abarán.

y) Don José Collado Soriano, vecino de Hellín.

#### Contenido ambiental de las alegaciones

##### Alegaciones de instituciones:

La Confederación Hidrográfica del Segura señala que la frecuencia o intensidad de situaciones de incapacidad de desagüe en dos subcuencas — subcuencas (11+29+30+32+10+33+35) y 13 — es superior a la deducida en el estudio hidrológico. Por otra parte, se advierte de la posibilidad de crear distorsiones, con el trazado de la autovía, en las ramblas de



Navajuelos (puntos kilométricos 39,5 a 42,0), de los Charcos (puntos kilométricos 48 a 49) y Los Generales (puntos kilométricos 67 a 68), que alcanza hasta cuarenta metros de anchura en avenida.

La Dirección General de Cultura de la Región de Murcia y la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla-La Mancha, consideran que la información arqueológica previa aportada es incompleta y deficiente. Para el organismo murciano, la «Carta Arqueológica de la región de Murcia» cuenta con 33 lugares arqueológicos en el área estudiada, en lugar de los 24 contenidos en el informe. Señala, además, que en la cartografía figuran puntos en lugar de superficies que precisen la extensión real de los yacimientos. Solicita la prospección intensiva del corredor afectado por la autovía. La Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla-La Mancha indica, según los planos recibidos del Ayuntamiento de Albacete, la existencia de yacimientos arqueológicos en diversos puntos del trazado (Pozo Cañada, zona del estrecho, Ontafilia), y según el alcalde de Hellín, podrían verse afectadas las pinturas del Tolmo de Minateda por la variante propuesta en esta zona (dicha variante está rectificadas en los planos). Además, denuncia la no mención de yacimientos conocidos (Venta Nueva, El Navajón, La Cueva, Torre de Uchea, Pocico de La Ra, etc.), y el hecho de que se ignore la presencia de otros posibles, en zonas no prospectadas, en una zona especialmente rica en restos.

El excelentísimo Ayuntamiento de Cieza señala que la variante Cieza-El Moro afectaría al yacimiento arqueológico «Fuente de las Pulguillas».

#### Alegaciones particulares:

Los alegantes b, c, d, e, f, g, h, j, k, m, n, t, u, v e y manifiestan, en general, su oposición a la ocupación o división de sus fincas, solicitando la corrección del trazado para minimizar en lo posible la afección a sus propiedades. Consideran, en general, que la carretera no sólo afecta a la superficie ocupada, sino al conjunto de las explotaciones y su rentabilidad.

Las alegaciones p, r, s, denuncian el efecto de aislamiento inducido por la autovía, al no haberse previsto la restitución de algunas vías cruzadas por ella.

Don Eufemio Bustos Sánchez señala, asimismo, la existencia de la rambla «de Navajuelos», que la autovía contendrá al no haberse previsto el paso a su través.

Las alegaciones a, h, i, l, o, g, y x solicitan que se desarrollen soluciones alternativas ante el efecto de la solución elegida sobre distintas industrias y negocios relacionados con el sector terciario, así como sobre el empleo que generan.

**8565** *ORDEN de 28 de marzo de 1994 por la que se renueva la homologación de la marca «Aenor», de arena normalizada.*

Por el Director de Certificación de «Aenor» ha sido solicitada la renovación de la homologación de la marca «Aenor», de arena normalizada, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden de 12 de diciembre de 1977, sobre la homologación de marcas o sellos de calidad, o de conformidad de materiales y equipos utilizados en la edificación.

A la vista de la documentación aportada, la Dirección General para la Vivienda, el Urbanismo y la Arquitectura ha informado favorablemente dicha solicitud.

En su virtud, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Se concede por el período de un año la renovación de la homologación de la marca «Aenor», de arena normalizada, estando en posesión de la marca los productos cuya relación se adjunta.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 28 de marzo de 1994.—El Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, P. D. (Orden de 24 de abril de 1992), el Subsecretario, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmos. Sres. Subsecretario del Departamento y Director general para la Vivienda, el Urbanismo y la Arquitectura.

#### ARENA NORMALIZADA

Empresa: «I. C. C. Eduardo Torroja». Fábrica: Madrid. Producto: Arena normalizada Instituto Eduardo Torroja. Marca: «Arena Instituto Eduardo Torroja».

**8566** *RESOLUCION de 24 de marzo de 1994, de la Subsecretaría, por la que se hace público el Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 11 de febrero de 1994, disponiendo el cumplimiento en sus propios términos de la sentencia recaída en el recurso contencioso-administrativo número 268/1990.*

En el recurso contencioso-administrativo número 268/1990, promovido por la Sociedad Agraria de Transformación «El Rebozo» contra el Acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de agosto de 1986, y la desestimación presunta del recurso de reposición interpuesto contra el Acuerdo citado, sobre imposición de multa de 4.000.000 de pesetas, por riego abusivo en época de sequía, de la finca «Rebozo Chico» de Puebla del Río (Sevilla), ordenando el cese de los riegos hasta que se obtenga la concesión administrativa, se ha dictado sentencia con fecha 3 de junio de 1993, cuya parte dispositiva, dice:

«Fallamos: Que, estimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la Sociedad Agraria de Transformación «El Rebozo», contra la Resolución del Consejo de Ministros de fecha 22 de agosto de 1986, así como frente a la desestimación presunta, por silencio administrativo, del recurso de reposición contra aquélla formulado, a que las presentes actuaciones se contraen, debemos:

Anular y anulamos tales resoluciones por su disconformidad a Derecho; con las inherentes consecuencias legales y singularmente con la de dejar sin efecto la multa de 4.000.000 de pesetas impuesta a la recurrente, por riego abusivo en época de sequía, de la finca «Rebozo Chico» de Puebla del Río (Sevilla).

Sin expresa imposición de costas a ninguna de las partes.»

El Consejo de Ministros, a propuesta del excelentísimo señor Ministro de este Departamento, en su reunión del día 11 de febrero de 1994, y de conformidad con lo establecido en los artículos 103 y siguientes de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956, ha dispuesto que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y cumplimiento.

Madrid, 24 de marzo de 1994.—El Subsecretario, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmo. Sr. Director general de Calidad de las Aguas.

**8567** *RESOLUCION de 24 de marzo de 1994, de la Subsecretaría, por la que se dispone el cumplimiento, en sus propios términos, de la sentencia recaída en el recurso contencioso-administrativo, en grado de apelación, sobre abono de cantidades certificadas y no percibidas en ejecución de contratos de compraventa de las promociones de 69 V.P.O. de Ingenio, 60 en Santa María de Guía y 70 en Costa del Silencio.*

En el recurso de apelación número 11.103/1990, interpuesto ante el Tribunal Supremo por la Administración General del Estado, sustituida después por la Comunidad Autónoma de Canarias, representada y defendida por el Letrado de la misma, contra la sentencia de 25 de junio de 1990, recaída en el recurso contencioso-administrativo número 17.070, promovido por «Viviendas Sociales de Canarias, Sociedad Anónima», ante la Audiencia Nacional contra la desestimación presunta de petición, sobre abono de cantidades certificadas y no percibidas en ejecución de contratos de compraventa de las promociones de 69 V.P.O. en Ingenio, 60 en Santa María de Guía y 70 en Costa del Silencio, se ha dictado sentencia con fecha 4 de mayo de 1993, cuya parte dispositiva, literalmente, dice:

«Fallamos: Que, debemos desestimar y desestimamos el recurso de apelación interpuesto por la Administración General del Estado, sustituida por el Gobierno de la Comunidad Autónoma de Canarias en esta alzada, contra la sentencia dictada el 25 de junio de 1990 por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional en los autos número 17.070 y, en consecuencia, confirmamos la misma en todos sus extremos; sin hacer expresa imposición de las costas causadas.»

Esta Subsecretaría, de conformidad con lo establecido en los artículos 103 y siguientes de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Ad-