

# BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO

AÑO CCCXXXIV

VIERNES 23 DE SEPTIEMBRE DE 1994

NUMERO 228

FASCICULO SEGUNDO

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

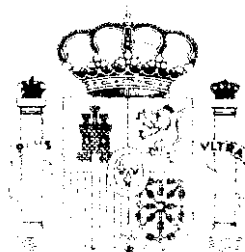
**20976** *RESOLUCION de 26 de julio de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo «Autovía del Mediterráneo. Carretera N-340 de Cádiz a Barcelona por Málaga. Tramo: Nerja-Motril», de la Dirección General 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, 26 de julio de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

**Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo «Autovía del Mediterráneo. Carretera N-340 de Cádiz a Barcelona por Málaga. Tramo: Nerja-Motril» de la Dirección 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 3 de mayo de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, como memoria-resumen, la orden de estudio del Proyecto mencionado para iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El objeto de esta actuación es la definición del tramo de la Autovía del Mediterráneo entre Nerja y Motril, de 60 kilómetros de longitud aproximadamente.

Recibida la referida memoria-resumen, la antigua la 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 6 de septiembre 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» de 5 de diciembre de 1992 y en el «Boletín Oficial» de las provincias de Málaga y Granada con fechas de 15 y 31 de diciembre de 1992, respectivamente, 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 28 de junio 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 130/1986, 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 «Autovía del Mediterráneo. CN-340 de Cádiz a Barcelona. Tramo: Nerja-Motril», de la Dirección General de Carreteras.

### Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada y estudiadas las alternativas de trazado propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental, se considera que la denominada opción 3 propuesta por el Estudio Informativo será ambientalmente más favorable si se modifica su trazado de la manera siguiente:

Mantiene el trazado de la denominada opción 3 hasta el pk 10 + 500.

A partir del pk 10 + 500 se recupera el trazado de la denominada alternativa IC, cuyo diseño general de trazado sería: Una vez atravesado el túnel de Cerro Gordo la vía se dirige hacia el Cerro del Pago de Saonado que es atravesado por un pequeño túnel, para acceder al barranco del Camino de Cuesta que se salva mediante un viaducto. Posteriormente, y rodeando la Loma de Gato, se dirige hacia la traza posterior por la opción 3 con la que conecta antes de la Loma de la Señorita, a la altura de la Loma de la Golondrina (pk 18 + 000). En este tramo final deberá ubicarse el enlace de penetración a Almuñécar que estaba previsto en el pk 16 + 500 de la opción 3. Este nuevo trazado implica una nueva ubicación del enlace Almuñécar-este.

Permanece el trazado de la opción 3 entre el pk 18 + 000 y el pk final.

Estas modificaciones permitirán minimizar sustancialmente los posibles impactos generados por la opción seleccionada pues el nuevo trazado:

Genera un menor efecto barrera al crecimiento urbanístico, y a la permeabilidad del territorio.

Produce un menor impacto sobre tres parajes, Cerro Gordo, Vega del río Jate y del río Verde, espacios de interés catalogados en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Granada.

No produce el fuerte impacto microclimático, paisajístico, socioeconómico y ecológico derivado de la construcción de los dos viaductos sobre

los ríos Seco y Verde (500 y 1.300 metros, respectivamente, y alturas entre 50 y 90 metros). Se minimiza el fuerte impacto que la opción seleccionada iba a tener sobre el cultivo del chirimoyo, base económica del municipio de Almuñécar.

Afecta en menor grado a los yacimientos arqueológicos y elementos patrimoniales de la zona.

Produce menos discontinuidades y desfiguraciones paisajísticas, elemento primordial del atractivo turístico de la zona.

Para que el proyecto pueda ser considerado ambientalmente viable, además de las condiciones expuestas en el propio estudio de impacto ambiental y de las modificaciones puntuales de trazado que se han señalado, deberán cumplirse las siguientes condiciones que se establecen por la presente Declaración:

1. Análisis ambiental previo al establecimiento definitivo del trazado. Dadas las características ambientales del corredor y las necesidades de análisis que impone el conocimiento de los aspectos del área se llevarán a cabo, previo al establecimiento definitivo del trazado, los siguientes estudios de reconocimiento específico:

a) Catálogo de Vías Pecuarias y Red de Caminos y Vías Locales. Con el objetivo de restituir todas las vías actuales interceptadas por la autovía se redactará un estudio de reconocimiento que incluirá las vías pecuarias legalmente reconocidas y que contará con la aprobación del organismo competente de la Comunidad Autónoma de Andalucía, debiendo tenerse en cuenta sus conclusiones en las posteriores fases del proyecto, así como la vigente legislación sobre anchuras y protección de las mismas.

b) Caracterización de las afecciones a las Cuevas de Nerja. Dada la proximidad del corredor a las Cuevas de Nerja, de indudable interés patrimonial, geológico y turístico, y, al mismo tiempo, con elevada fragilidad a las alteraciones hidrogeológicas, se realizará un estudio específico que caracterice las potenciales afecciones hidrogeológicas, geológicas y, especialmente, geodinámicas (vibraciones) sobre este conjunto patrimonial (cuevas visitables y yacimientos arqueológicos y paleontológicos anejos) y que establecerá las medidas oportunas para evitar cualquier tipo de afección.

c) Régimen hídrico y calidad de las aguas superficiales y subterráneas. Se realizará un estudio específico sobre el régimen de caudales de los cursos, con especial incidencia en el régimen de avenidas, principalmente en el enlace previsto con la CN-323. Se establecerá, mediante los reconocimientos y trabajos experimentales necesarios, las características hidrogeológicas de los sistemas acuíferos (régimen, estructura interna), especialmente en las zonas en las que se prevén túneles, con el objeto de evitar que el trazado definitivo en túnel intercepte zonas de recarga, surgencias y alimentación de acuíferos presentes. El estudio incluirá la caracterización del sistema hídrico asociado al conjunto de las Cuevas de Nerja y sus posibles afecciones.

d) Reconocimiento de espacios de interés. Dadas las afecciones previsibles sobre los ecosistemas de interés natural y los sistemas productivos existentes en la zona, y teniendo en cuenta el valor ecológico y paisajístico de parte del corredor a utilizar por la infraestructura, especialmente a su paso por la zona protegida del Paraje Natural del Acanalado Maro-Cerro Gordo y por los espacios catalogados por los Planes Provinciales de Protección del Medio Físico, que son:

1. Complejo serrano de las sierras Tejada y Almijara.
2. Vega del río Jate.
3. Vega del río Verde.
4. Embocadura de la Garganta del Guadalfeo.
5. Vega de Motril-Salobreña.
6. Vega de Carchuma.

Se realizará un estudio de reconocimiento ecológico de estas zonas, con el objeto de minimizar las afecciones que se derivarán de la disposición definitiva del trazado. Este estudio incorporará como áreas sensibles las superficies arboladas, masas vegetales naturales en retroceso, espacios de alto interés agrario y vegetación de ribera.

e) Caracterización del biotopo de especies animales. Dado que en las proximidades del trazado existen diversas áreas en las que se albergan especies animales protegidas, según distintas disposiciones legales, como el Iberus qualterianus (endemismo); el Chamaleo chamaleon (especie protegida en vías de extinción); rapaces como el águila real, el águila calzada, el azor, el halcón peregrino o el gavián; mamíferos como la comadreja, y, finalmente, la introducción reciente de la cabra montesa, se realizará un estudio experimental de reconocimiento de sus biotopos con el objeto de minimizar las afecciones de la infraestructura.

f) Caracterización del patrimonio histórico-artístico y ecológico y social. Dada la numerosa presencia de yacimientos arqueológicos y monumentos históricos y la posibilidad de existencia de otros desconocidos

que pudieran verse afectados por el trazado definitivo, así como la diferencia de criterio entre diversos organismos autonómicos y locales (amén de las alegaciones presentadas en la fase de información pública) acerca de la localización e importancia del patrimonio histórico presente en la zona, se realizará, por personal especializado, un estudio sobre la situación del patrimonio histórico-artístico y arqueológico del área. Este estudio incluirá un programa de prospección arqueológica sobre una banda amplia de la zona a ocupar por la autovía, para reconocer, delimitar, dimensionar y catalogar los puntos de interés, las zonas de yacimientos y las obras lineales de interés arqueológico, así como los restos aún no inventariados o poco conocidos en la fecha.

Los estudios de reconocimiento establecidos por esta condición concluirán una zonificación sintética de las prescripciones ambientales que supondrá la necesidad de evitar por el trazado definitivo las áreas prioritarias establecidas por cada concepto.

2. Adecuación ambiental del trazado. La justificación del establecimiento definitivo del trazado a adoptar incorporará las prescripciones que se concluyan de los estudios de reconocimiento establecidos por la condición anterior evitando en todo momento afectar a las áreas prioritarias señaladas por la zonificación sintética. Para ello se realizará un estudio de justificación del trazado, con carácter específico y detalle, a escala 1:5.000, indicando las afecciones sobre la red de caminos y vías pecuarias legalmente reconocidas, así como sobre el conjunto Cuevas de Nerja, las derivadas de los túneles, los espacios de interés ecológico y tradicional, los biotopos de especies animales de interés, el patrimonio histórico-artístico arqueológico, algunas de ellas ya identificados por el Estudio de Impacto. Este estudio de justificación del trazado tendrá especial consideración de las señaladas por las distintas sugerencias a consultas y alegaciones de la fase de información pública. En él se tratarán, al menos, los siguientes apartados:

Las afecciones directas a dichos elementos ambientales, derivadas del trazado propuesto, señalando las modificaciones puntuales de trazado que puedan minimizar a aquéllas.

Las necesarias medidas a adoptar para minimizar el impacto del trazado definitivo sobre cada uno de los elementos ambientales considerados.

3. Incorporación de medidas ejecutivas. Las conclusiones del estudio de justificación del trazado se tomarán como punto de partida para el diseño de las distintas medidas de carácter constructivo a incluir en el proyecto de construcción.

a) Se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias de paso, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso actualmente existentes y previsibles, tanto para maquinaria agrícola como para el resto de las actividades socioeconómicas presentes en la zona.

b) Existiendo problemas de visibilidad y de acceso en varios puntos del término municipal de Almuñécar, de acuerdo a las alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de este municipio, deberán establecerse las soluciones adecuadas que garanticen un acceso más seguro en el enlace del noroeste de este municipio (pk 9 + 500), así como en el enlace previsto con la actual carretera del Suspiro del Moro. Se garantizará la adecuada visibilidad en este último acceso, ya sea constructivamente o bien desplazando la ubicación de los enlaces a un lugar más adecuado, siempre de acuerdo con las autoridades municipales afectadas.

c) Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas interceptadas por la traza o afectadas directa o indirectamente en las fases de construcción y explotación, se llevarán a cabo las siguientes medidas:

Se cuidará especialmente que la ocupación de vaguadas no distorsione las características hidráulicas de los cauces interceptados por la futura autovía que se exponen a continuación:

1. Río de Sanguino.
2. Río Maro.
3. Arroyo de los Colmenarejos.
4. Río de la Miel.
5. Arroyo del Pino.
6. Rambla de la Fría.
7. Río Jate.
8. Río Seco.
9. Río Verde.
10. Arroyo Lentejé.
11. Barranco de las Golondrinas.
12. Barranco del Mercader.
13. Rambla del Puntalón.

14. Rambla de Molzívar.
15. Río de la Toba.
16. Río Guadalfeo.
17. Rambla de los Gualchos.

Cada cauce interceptado, sea cual sea su tamaño y características, tendrá su propio drenaje transversal, desechándose la reunión de escorrentías de diferentes cuencas parciales en puntos de drenaje unitarios, para evitar el incremento de los caudales drenantes y la alteración del perfil de equilibrio de la red de drenaje de cada cuenca, así como para mantener la necesaria seguridad ante avenidas y posibles inundaciones.

d) Se redactarán, a nivel de proyecto, las medidas de prevención y control para garantizar que no puedan producirse vertidos de sustancias contaminantes procedentes de accidentes que puedan originarse durante la explotación de la vía, hacia los sistemas de drenaje, aguas subterráneas y subálveos pertenecientes al sistema acuífero, con especial protección del Conjunto de Cuevas de Nerja. En la fase de explotación se controlará el correcto mantenimiento de estas medidas para garantizar su buen funcionamiento.

e) Deberá adecuarse el diseño de las arquetas de decantación o arenos, para permitir la salida de los pequeños vertebrados que accidentalmente puedan caer en ellas. Además, para permitir el desplazamiento de la fauna asociada a riberas, se situarán los estribos de los puentes y estructuras que se construyan respetando las zonas de dominio público hidráulico de los distintos cauces atravesados por la traza. Por último, se ubicarán y diseñarán los pasos de fauna adecuados, de acuerdo con las autoridades competentes de la Comunidad Autónoma de Andalucía, con objeto de facilitar el trasiego de vertebrados y disminuir el efecto barrera generado por la infraestructura.

f) Aunque el nuevo trazado se aleja de los núcleos de población, discurre cerca de zonas de poblamiento y actividad económica dispersa, por lo que se generarán molestias en algunos puntos.

Por ello, a nivel de proyecto de trazado, se realizará un estudio de previsión de niveles sonoros en las zonas habitadas previsiblemente afectadas por el nuevo trazado, tanto en fase de obra como de explotación. Se establecerán las medidas correctoras oportunas que garanticen que los niveles de inmisión sonora, originados por esta actuación, no sobrepasen los 55 y 65 dB (A) Leq entre las veintitrés y las siete horas y las siete y las veintitrés horas respectivamente. Se establecen esos niveles sonoros tanto en los límites de las zonas definidas como urbanizables en las normas de planeamiento como a dos metros de las fachadas y para cualquier altura en las edificaciones existentes en el entorno de la obra.

Como medida general, se dispondrán las medidas correctoras adecuadas en las áreas mencionadas cuando los niveles sonoros superen los umbrales máximos citados. Caso de ser necesaria la instalación de pantallas acústicas, éstas deberán estar integradas paisajísticamente en el entorno en que se sitúen.

Los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental podrán obligar a complementar las actuaciones previstas cuando las mismas sean necesarias al sobrepasarse los límites establecidos.

g) Las actuaciones que sean precisas para la conservación del patrimonio histórico artístico y arqueológico (sondeos, excavaciones, levantamientos, etc.) se realizarán, antes del inicio de las obras, bajo la supervisión y aprobación del organismo competente de la Comunidad Autónoma de Andalucía, quien podrá establecer, al abrigo de sus funciones, las condiciones precisas de tratamiento en este ámbito.

4. Prescripciones ambientales para la actividad de obra. Con el objeto de minimizar las posibles afecciones durante la fase de construcción, los estudios de reconocimiento establecidos por la condición 1 considerarán la necesidad de restringir las actividades de obra en las áreas prioritarias en función de la sensibilidad de cada elemento ambiental considerado. Para ello, se redactarán unas instrucciones de obra que considerarán las afecciones previsibles durante la fase de obras, proponiendo las medidas necesarias para corregir dichos efectos.

a) 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 prioritarias señaladas por los estudios establecidos por la condición 1 con especial consideración a las afecciones al conjunto Cuevas de Nerja, los diferentes ríos, arroyos y ramblas existentes a lo largo del trazado, acuíferos, espacios de interés, masas arboladas, biotopos de especies animales de interés y yacimientos arqueológicos. Caso de ser inevitable dicha localización, se justificará ambientalmente la misma, estableciendo las afecciones que implica y desarrollando y estableciendo prescriptivamente las medidas a tomar para minimizar dichas afecciones.

b) Se delimitará un perímetro de actividad de obra, a escala 1:5.000, incluyendo la localización justificada de escombreras, vertederos, zonas de préstamo, paques de maquinaria, plantas de hormigonado y asfaltado, almacenes, viarios de acceso temporal a obras, instalaciones temporales, etcétera, que nunca deberán situarse sobre las zonas de interés prioritario señaladas. Se procederá, de acuerdo a las conclusiones de este estudio, previamente a la construcción de la obra y durante la fase de construcción, al jalonado temporal de todo el trazado, para que los caminos temporales del acceso, el tráfico de maquinaria y las instalaciones auxiliares se cifian al interior de la zona acotada.

c) Con objeto de mantener inalterables las características de calidad de las aguas tanto superficiales como subterráneas se adoptarán las medidas oportunas para evitar la contaminación de las mismas con los vertidos procedentes de instalaciones auxiliares de obra, parque de maquinaria y actividades de obras.

d) El desarrollo de la actividad de obra se ajustará a la legislación vigente sobre protección de la fauna y flora silvestres. Deberá tomarse como uno de los criterios de diseño y de localización de préstamos y canteras, el de minimizar la afección a las áreas forestales de la sierra de Almijara, base de las biocenosis vegetales más características y en fase clímax de la zona de estudio. 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.

e) En todos los casos, las actuaciones de la fase de obra señaladas en el párrafo anterior quedan condicionadas a la restitución íntegra del espacio afectado a sus condiciones iniciales. Estas zonas se someterán a un Plan de Restauración.

f) La programación y ejecución de las obras, especialmente voladuras y limpieza y desbroce de las áreas a ocupar por la autovía, se realizarán de acuerdo con las autoridades competentes en Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Andalucía para evitar que estas actuaciones se realicen durante el período de reproducción y nidificación de la fauna.

g) Si fuera necesario obtener préstamos, se dará preferencia a las canteras ya existentes en la zona, y si esto no fuese posible o insuficiente, la Dirección General de Carreteras certificará la conformidad legal de las nuevas canteras que se abran. Estas canteras no podrán ser explotadas comercialmente una vez finalizada la construcción de esta autovía. Las canteras de nueva apertura, así como la extensión de las ya existentes, contarán con un estudio de las afecciones que generarán sobre el medioambiente y con un plan de restauración e integración una vez abandonadas.

h) La programación y ejecución de las obras incluirá un programa de control arqueológico con el objeto de garantizar la conservación de los restos que pudieran surgir durante la realización de las obras. El control arqueológico establecido estará asociado a la Dirección de Obra y contará con la aprobación del organismo competente de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y además, se llevará a cabo en coordinación con el Plan de obra y bajo la supervisión del organismo competente de la citada Comunidad.

El pliego de prescripciones técnicas particulares del proyecto de construcción deberá incluir las prescripciones establecidas por los párrafos anteriores, desarrollándolas adecuadamente para evitar posibles interpretaciones sesgadas durante la realización de las obras.

5. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica. Se redactará un proyecto de medidas ejecutables de defensa contra la erosión, recuperación ambiental, paisajística y ecológica, utilizando, en las revegetaciones, especies autóctonas. Estas medidas tendrán el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjuntas y simultáneas con el resto de las obras, a fin de reducir los impactos ambientales y restaurar los terrenos afectados por las mismas. Además de ello, el citado proyecto incluirá las medidas siguientes:

a) Las obras de restauración paisajística y ecológica de todos los terrenos afectados por las obras, de forma temporal o permanente, se incluirán en dicho proyecto tanto en su ejecución material (simultánea a la propia obra) como en su plan de seguimiento, una vez finalizado el plazo de garantía de las mismas. Tales labores se ajustarán en su formalización a lo dispuesto en las «Recomendaciones para la Redacción de Proyectos de Plantaciones» de la Dirección General de Carreteras.

b) Se establecerá un tratamiento especial de restauración y adecuación paisajística de las boquillas de los túneles, adecuándolas a su entorno y estableciendo las medidas técnicas adecuadas para evitar problemas de estabilidad y de erosión eólica e hídrica.

Las acciones contenidas en este proyecto se coordinarán y simultanearán espacial y temporalmente, con las propias de construcción de la vía, incorporándose al estudio establecido por la condición 4.

6. Seguimiento y vigilancia. Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como 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 proceso 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 autonómico competente, donde se establezcan los diversos niveles de protección de los ecosistemas presentes, incluyendo la localización e importancia de los biotopos en que se desarrollan los mismos, así como de las actuaciones permitidas en cada uno de ellos, de acuerdo a lo establecido en la condición 1, apartados d) y e); condición 2; condición 3, apartado e), y condición 4, apartados a), b), d) y f).

Informe técnico, aprobado por los organismos competentes, sobre el entorno de las Cuevas de Nerja, en el que se señalarán las posibles afecciones hidrogeológicas, geológicas y geotectónicas que puedan afectar a la actual y futura configuración de dicho entorno, estableciendo las medidas oportunas, si fueran necesarias, para evitar cualquier tipo de afección a este entorno, de acuerdo a lo estipulado en la condición 1, apartado b); condición 2; condición 3, apartado d), y condición 4, apartados a) y c).

Informe técnico, aprobado por el organismo competente, sobre los resultados de las prospecciones arqueológicas y patrimoniales realizadas a lo largo del entorno del trazado y sobre las excavaciones, traslados y medidas de protección de patrimonio histórico-cultural-artístico y arqueológico a que se refiere la condición 1, apartado f); condición 2; condición 3, apartado g), y condición 4, apartado h).

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

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas sobre mantenimiento de la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 3, apartados a) y b).

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3, apartados c) y d), y la condición 4, apartado c).

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección de ecosistemas y aprovechamientos naturales, a que se refiere la condición 2; condición 3, apartado e), y condición 4, apartados a), b), d), e) y f).

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección de las Cuevas de Nerja, de acuerdo a lo establecido en la condición 2, y condición 3, apartado d).

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, si del estudio indicado en la condición 3, apartado f), se concluyera la necesidad de ejecución de medidas correctoras.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección de patrimonio cultural y social, a que se refiere la condición 4, apartado h).

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 5.

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

Informe sobre la efectividad de las medidas correctoras tendentes a la conservación de los espacios naturales protegidos y catalogados, de acuerdo a lo establecido en la condición 3, apartado e).

Informe sobre la efectividad de las medidas correctoras para mantener las características hidráulicas de los cauces afectados y para la prevención y control de los vertidos de las sustancias contaminantes adoptadas para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas durante la fase de explotación de la vía de acuerdo con lo establecido en la condición 3, apartados c) y d).

Informe sobre la efectividad de las medidas correctoras incluidas en la condición 3, apartado f), sobre prevención del ruido, si es que éstas fueran necesarias.

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas incluidas en la condición 4, apartado e), relativa a las prescripciones ambientales para la actividad de la obra, y en la condición 5 sobre defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica,

así como de, en su caso, la efectiva realización de las labores de conservación.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

7. 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 a los mismos 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:

Análisis y adecuación ambiental a los que se refieren las condiciones 1 y 2.

Diseño y medidas a ejecutar a que se refiere la condición 3, apartados a) y b), relativa a la permeabilidad territorial.

Medidas y precauciones indicadas en la condición 3, apartado c), relativa a la protección del sistema hidrológico.

Estudio sobre afecciones hídricas, geológicas y geodinámicas sobre las Cuevas de Nerja y su conjunto de yacimientos arqueológicos anejos a que se refiere la condición 3, apartado d).

Estudio de diseño y ubicación de pasos para fauna y adecuación de areneros a que se refiere la condición 3, apartado e).

Estudio de previsión de los niveles sonoros y proyecto de medidas correctoras, si del mismo se desprende su necesidad, tal como se prescribe en la condición 3, apartado f).

Estudio de la situación del Patrimonio Histórico-Artístico y Arqueológico del área y su posible afección por la construcción de la autovía, de acuerdo a lo establecido en la condición 1, apartado f).

Proyecto y planes a que se refiere la condición 5 relativa a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica.

Programa de Vigilancia Ambiental a que se refiere la condición 6.

8. Definición contractual 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 justificadas técnicamente en la Memoria y Anejos correspondiente del Proyecto de Construcción, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de Planos del Proyecto de Construcción, sus exigencias técnicas en el documento Pliego de Prescripciones Técnicas del Proyecto de Construcción y su definición económica en el documento de Presupuesto del Proyecto. También se valorarán los costes derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Del examen de toda la documentación anterior por parte de la Dirección de Política Ambiental, podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto.

Madrid, 26 de julio de 1994.—El Director general de Medio Ambiente, José Ramón González Lastra.

## ANEXO I

### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
1. ICONA	X
2. Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Andalucía.	-
3. Presidencia de la Junta de Andalucía.	-
4. Agencia de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.	X
5. Confederación Hidrográfica del sur de España. Málaga.	-
6. Gobierno Civil de Málaga.	-
7. Diputación Provincial de Málaga.	-
8. Demarcación de Costas Andalucía-Mediterráneo. Málaga.	X
9. Gobierno Civil de Granada.	-
10. Diputación Provincial de Granada.	-
11. Servicio de Costas de Granada.	-
12. Ayuntamiento de Nerja.	-
13. Ayuntamiento de Almuñécar.	-
14. Ayuntamiento de Salobreña.	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
15. Ayuntamiento de Motril.	-
16. Instituto Andaluz de Ecología Mediterránea. CSIC. Facultad de Ciencias. Granada.	-
17. Centro de Edafología y Biología Aplicada. CSIC. Sevilla.	-
18. Centro de Estudios Territoriales y Urbanos. Sevilla.	-
19. Centro Nacional de Medios de Protección. Sevilla.	-
20. Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología. CSIC. Sevilla.	X
21. Instituto Universitario de Ecología del Mediterráneo. Sevilla.	-
22. Estación Experimental del Zaidín. CSIC. Granada.	X
23. Instituto Universitario de Estudios de Desarrollo Regional. Universidad de Granada.	-
24. Facultad de Ciencias de la Universidad de Málaga.	-
25. Facultad de Ciencias de la Universidad de Granada.	-
26. Departamento de Edafología. Facultad de Farmacia de Granada.	-
27. Cátedra de Biología Vegetal. Facultad de Farmacia de Granada.	-
28. Asamblea Verde.	-
29. ANDALUS. Federación Ecologista Andaluza de Amigos de la Tierra.	-
30. Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza.	-
31. SILVEMA. Asociación Malagueña Protección Vida Salvaje.	-
32. Federación Ecologista Malagueña.	-
33. AGNADEN. Agrupación Granadina de Naturalistas.	X
34. ARTEMISA. Colectivo Ecologista.	-
35. Asociación Eco Futuro.	-

El Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA), la Demarcación de Costas de Andalucía-Mediterráneo y el Ayuntamiento de Salobreña exponen falta de documentación adecuada para poder efectuar sugerencias medioambientales, en concreto ausencia de plano orientativo del trazado previsto.

La Agencia del Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, a través de la Dirección Provincial de Granada, indica que presumiblemente las distintas alternativas del proyecto atraviesan uno o varios de los espacios catalogados en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Granada. Hace referencia especial a los acantilados, calas y playas afectadas por las obras, así como a las medidas protectoras consiguientes.

Por otra parte solicita un estudio detallado de la vegetación, flora, fauna y paisaje que analice el grado de afección de las distintas alternativas sobre los mismos, con especial hincapié en las actuaciones previstas para la restauración ambiental y paisajística. También expone que sería conveniente incluir la posible localización de las futuras canteras de abastecimiento para las obras.

A través de la Dirección Provincial de Málaga, la Asociación de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía se refiere al Plan de Protección del Medio Físico de la Provincia de Málaga (PEPMF) en los siguientes términos:

Dentro del espacio catalogado en el citado plan, bajo la tipología de Paisajes Agrarios AG-9, correspondiente a Huertas de Nerja:

Impactos sobre el paisaje, incidiendo en la afección del campo de visuales, y los recursos naturales, en especial sobre las aguas, vegetación y fauna protegida.

Estudio de las alteraciones que puede producir la ejecución del proyecto sobre la elevada productividad agrícola.

Dentro del espacio catalogado bajo la denominación de Yacimientos de interés científico:

Impactos sobre los posibles restos arqueológicos de primer grado (Paleolítico a la Edad del Bronce).

Estudios sobre las actuaciones que pueden provocar cambios en el régimen hídrico, vibraciones y cargas excesivas y de la incidencia sobre las Cuevas de Nerja, declaradas monumento histórico-artístico nacional.

Dentro del espacio declarado Paraje Natural con el nombre de Acantilados de Maro:

Impacto sobre la calidad paisajística, flora y fauna que le caracteriza.

El Instituto de Recursos Naturales y Agrobiológicos de Sevilla considera conveniente el alejamiento costero de la autovía y la reforestación de taludes con especies autóctonas.

La Estación Experimental del Zaidín (CSIC) expone que la traza atravesaría terrenos de alto rendimiento agrícola, de tal modo que la afección podría llegar a ser crítica en la zona denominada «Valle Verde», por encima de Almuñécar. «Allí la polinización, y por tanto la cosecha de chirimoyos, depende de unas particulares corrientes de aire, que pueden perturbarse, cambiar o alterarse con una obra pública de la magnitud que se propone.

En esa zona, también tiene especial importancia el sustrato, constituido por capas de filitas (launa) que confiere al terreno una gran tendencia al deslizamiento que puede provocar cortes, como en la carretera de Motril a la altura de Izbor.

Otros puntos a considerar sería el parque natural de Cerro Gordo y los yacimientos arqueológicos de toda la franja costera, especialmente Sexi.

Un estudio de este tipo supone un trabajo y unos gastos que no están previstos. Y sobre todo, algo más de esas tres semanas que dan de plazo. Lo cual parece, como mínimo, una descortesía.»

La Agrupación Granadina de Naturalistas (AGNADEN) aporta las siguientes sugerencias: «Que una autovía que sigue la línea de costa como la que se pretende debe discurrir lo más alejada posible de ella, a no menos de 6-7 kilómetros hacia el interior, pues de otra manera supondrá una nueva pesadísima carga a la ya de por sí desastrosa masificación urbana y vial que actualmente ha destruido ya casi por completo el paisaje litoral y los ecosistemas de este tipo de ambientes.

Que como en cualquier autovía, pero de forma mucho más acusada en ésta por atravesar áreas ya muy desprovistas de vegetación y con problemas de erosión, debe prepararse un intenso programa de regeneración de las zonas afectadas por las obras como es la Vegetación con plantas autóctonas de todos los taludes, rellenos y canteras resultantes de la excavación del trazado. Asimismo, debe procurarse que dichos taludes no se configuren con una pendiente muy acusada, pues tal situación dificultará la regeneración y favorecerá la erosión y los desprendimientos, afectando incluso a la seguridad de la vía.

El trabajo debe evitar las pocas áreas con vegetación bien conservada, dada la grave situación deforestada de la zona, que aún persistan en las sierras de Almuñécar, Lújar y zona del Calar.

En el tramo Nerja-Motril, a nivel costero en la zona afectada por este tramo (entre Nerja-Almuñécar) se sitúa un área de excepcionales valores naturales, tanto por su fauna como por su flora y paisaje, calificada como Paraje Natural (se trata de los Acantilados de Maro y Cerro Gordo) que la autovía debe evitar a toda costa afectar, no sólo circulando por su interior sino también no situándose en sus proximidades.»

## ANEXO II

### Descripción del proyecto y sus alternativas

El Estudio Informativo contempla la realización del tramo Nerja-Motril de la autovía del Mediterráneo (CN-340), tramo que se verá afectado, además, por la futura autovía Granada-Motril (CN-323) que discurre al oeste y norte de Motril a lo largo de la Vega del río Guadalfeo.

El Proyecto se justifica ante la necesidad de suplir las actuales carencias de diseño y capacidad de la actual N-340 entre Cádiz y Barcelona y su unión con la CN-323 de Granada a Motril. La nueva vía se concibe para una velocidad específica de 100 kilómetros por hora, pendientes inferiores al 5 por 100, radios mínimos de 450 metros y sección transversal con dos calzadas separadas de 7 metros de ancho, arcenes exteriores de 2,5 metros, interiores de un metro, mediana de 10 metros y bermas de 0,5 metros. Desde el espacio ocupado por la propia infraestructura (incluyendo taludes, cunetas, etc.) se expropiarán dos franjas de 8 metros, donde se sitúan la valla de cerramiento y los viarios que se reponen, sin haber nunca cruces a nivel con ninguna carretera o vial. Por todo ello, se puede considerar que la franja mínima de ocupación, una vez finalizada la obra, será de 50 metros.

El trazado de las diversas alternativas de la CN-340 surge de la subdivisión de la traza en 29 subtramos diferentes, no solapados, permiten establecer 45 alternativas de las que el Estudio Informativo sólo considera ocho, desechando el posible desdoblamiento de la actual N-340 por razones económicas y de carácter técnico:

1. Parte del cruce de la actual CN-340 y la entrada a las Cuevas de Nerja, rodea Maro por el norte, se dirige hacia la Sierra de Almuñécar (Complejo Serrano de Interés Ambiental), rodea por el norte el complejo litoral de Cerro Gordo mediante un túnel, atraviesa mediante una estructura

el valle del río Jate, cruza el Cerro del Parrao mediante un nuevo túnel y discurre, mediante estructuras sobre las vegas de los ríos Seco y Verde. Atraviesa el Cerro del Aguila mediante un túnel y desciende suavemente hacia la Vega del río Guadalfeo al sur de Motril y los Llanos de Carchuma donde finaliza.

1A. Busca aprovechar el túnel actual situado bajo Cerro Gordo.

1B. Coincide su trazado con el anterior pero, una vez atravesado el viaducto sobre el río Jate, gira al sureste hacia la ladera occidental del Cerro del Parrao que atraviesa mediante túnel, pasa mediante viaducto los valles del río Seco y Verde, gira al noreste y reencuentra la alternativa 1 en la Loma de la Golondrina, coincidiendo con aquélla hasta el final.

1C. Es una variante de la 2, pues antes de que ésta girara al noreste hacia el Cerro del Parrao, se dirige hacia el este (Cerro del Pago del Sano) mediante túnel y atraviesa mediante viaducto el Barranco del Camino de Cuesta. Posteriormente va hacia la Loma del Gato y se encuentra con la alternativa 1 antes de la Loma de la Señorita.

1. Discurre entre la 1 y la 1C.

2. Coincide con la 1 en los 7 primeros kilómetros, pero una vez salvado Cerro Gordo mediante el túnel cruza el valle del Jate y se dirige al noreste hasta alcanzar el Cerro del Parrao que atraviesa por un túnel. Atraviesa los valles del río Seco, Barranco de Torrenueva y río Verde mediante viaductos, gira al noreste y atraviesa por túnel el Cerro de Itrabo, toma dirección sureste y por el curso del río Monzívar se dirige hacia la costa para encontrar la alternativa 1 desdoblado la actual N-340.

2A. Coincide con la 1 hasta el pk 22+600, desde donde se dirige al noreste, atraviesa mediante viaducto el valle del Molzívar, bordea Lobres por el norte, el Cerro del Toro y se dirige al sur uniéndose a la 1 antes del túnel de la Trinchera de Carchuma.

2B. Es una variante más al sur del tramo final del trayecto para evitar la construcción de un túnel en la zona.

De estas ocho alternativas se desechan cinco, quedando tres opciones:

1. Corresponde a la antigua alternativa 1.
2. Corresponde a la antigua alternativa 1B y tramo final de la 2.
3. Corresponde a la antigua alternativa 2A.

Por su parte, la CN-323, de Granada a Motril, tiene tres opciones de trazado que parten al norte, desde el azud del Guadalfeo o de Motril, desdoblado la actual calzada por la izquierda durante los primeros 350 metros:

1. Atraviesa el río y pasa al margen derecho sobre la ladera suroeste del Pico Columba girando hacia Lobres para descender entre el Guadalfeo y el Molzívar, atravesando la rambla de éste y reuniéndose con la opción 1 de la CN-340.

2. Zizaguea por el margen izquierdo del Guadalfeo desdoblado la carretera actual, gira al suroeste y accede a la opción 2 de la CN-340.

3. Únicamente consiste en ramales de unión entre la CN-323 y la opción 3 de la CN-340.

La solución escogida (ambas opciones 3) por el Estudio Informativo parte de Maro, atravesando el espacio natural de Cerro Gordo, bordeando el propio cerro al norte, con dos cortos túneles. Fuera ya del espacio natural incluye un prolongado túnel que bordea los límites de dicha zona, para bordear La Herradura al norte. Con un cierto paralelismo con el perfil litoral pero en su interior la autovía, que incluye un largo túnel, bordea Almuñécar por su interior, atravesando la vega del Río Verde, sobre la que sitúa un enlace. Tras la vega retoma el interior hacia Molzívar, con un tramo en túnel, de nuevo. Se mantiene en el interior hacia el Embalse del Guadalfeo, enlazando en sus proximidades con la carretera Granada-Motril N-332, bordea la ciudad de Motril por el noreste, para después descender hacia Chauchina, incluyendo en su último tramo un túnel.

Además de los tramos, opciones y alternativas inicialmente consideradas por el Estudio Informativo, se contempló, tras considerar las alegaciones de la fase de información pública, un nuevo trazado alternativo a la solución inicialmente elegida (opción 3), entre sus puntos kilométricos 7,0 y 18,8, con un trazado que se aleja, hacia el interior más despoblado, de la ciudad de Almuñécar. Este nuevo tramo de 12 kilómetros se rechaza por sus costes económicos y técnicos, sin considerar los posibles beneficios o perjuicios ambientales. Definitivamente se eligió la opción 3, inicialmente seleccionada.

El Estudio Informativo propone, con criterios de rentabilidad económica, la solución 3, con una velocidad de proyecto de 100 kilómetros por



hora, radio mínimo en planta de 600 metros, rampa máxima de 5,98 por 100, seis enlaces y con taludes superiores a 15 metros.

### ANEXO III

#### Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

##### Contenido

El Estudio de Impacto recoge los epígrafes de contenido incluidos en el artículo 7, capítulo II del Real Decreto 1131/1988. En sucesivos apartados, describe el Proyecto y el medio en que se sitúa, analiza las diversas alternativas propuestas y las acciones susceptibles de producir alteraciones para, al final, evaluar los impactos derivados, seleccionar la alternativa más idónea ambientalmente y establecer las medidas correctoras y el Plan de seguimiento y control más adecuado. El Estudio finaliza con una síntesis y un reportaje fotográfico.

El Estudio describe en su introducción los antecedentes del Proyecto y señala sus objetivos de evaluación, selección y corrección ambiental. Además, esta introducción, establece la metodología utilizada, basada en la matriz simplificada de tipo Leopold y en el uso de indicadores cuantitativos. La evaluación global definitiva sigue un sistema del tipo Bate-llé-Columbus, ponderando cada factor ambiental.

**Inventario ambiental:** El inventario examina los elementos del medio físico (clima, geología, geomorfología, hidrología y edafología), del medio biótico (vegetación y fauna), del medio socioeconómico (demografía, economía, infraestructuras, servicios, sistema territorial y arqueología) y del medio perceptual (paisaje) susceptibles de verse afectados por el proyecto.

**Identificación y caracterización de impactos:** El estudio establece algunas alteraciones como más significativas, caracterizando su importancia (significativa/no significativa), su probabilidad de ocurrencia (seguro o muy probable/no seguro o poco probable), su signo (positivo/negativo/difícil o «subjetivo») y el tipo de afección (directa o indirecta), reflejando estos aspectos en una matriz de factores del medio/acciones de proyecto.

**Medidas correctoras:** El estudio establece dos tipos de medidas correctoras, unas internas o incluidas en el Estudio Informativo, y otras, con carácter de directrices para la redacción del proyecto, minimizadoras del conjunto de impactos. Las medidas internas son las siguientes:

**Trazado:** El mayor impacto sobre comunidades vivas se genera en el tramo inicial (Maro-Cerro Gordo) donde sólo hay un trazado posible ya que un trazado más al norte generará un mayor movimiento de tierras, afección a la fauna y mayor coste económico. En este tramo inicial, el trazado se ajusta al relieve, evita la cercanía a la costa para no afectar al Paraje Natural de Cerro Gordo y repone todos los viarios preexistentes.

**Movimientos de tierra:** Se busca minimizar la afección de esta acción de proyecto, mediante el balance adecuado, la construcción de estructuras y la sustitución de terraplenes por pedraplenes, con lo que se incrementa la pendiente de taludes y, por tanto, se disminuye el volumen de movimientos de tierra.

**Estabilidad geológica:** El mayor problema de estabilidad de laderas se localiza al sur de Cerro Gordo, razón por la cual se desecha la posibilidad de trazado por esta zona.

**Calificación de suelos:** Se procura no afectar a suelos urbanos, urbanizables o protegidos, excepto en las vegas de los ríos Jate, Seco, Verde y Guadalfeo.

Las directrices para el proyecto son las siguientes:

**Aire.**—Se señala la posibilidad de implantar pantallas acústicas y cuáles serían los parámetros a tener en cuenta.

**Geología.**—Material geológico sobrante: Se desechan las alternativas con mayores volúmenes sobrantes y se señalan las condiciones para localizar sus vertederos: zona poco visible, de calidad ecológica baja, preferiblemente fuera de la zona de recarga de los acuíferos, en zona estable y áreas no protegidas o urbanas. Al mismo tiempo, se señalan las características de diseño del vertedero y la posibilidad de que haya más de uno y que puedan ser utilizados en otras obras.

**Depósitos de materiales y áreas de servicio:** Se localizarán en zonas de enlaces y, dado su carácter temporal y reversible, se restaurarán, una vez finalizadas las obras, mediante tareas de descompactación de suelos e implantación de cubierta vegetal y plantaciones. No podrán ser situados en los denominados «Complejos de Interés Ambiental».

**Suelos.**—Acopio de suelos: Se aconseja el acopio y conservación de 25-30 centímetros de suelo en las zonas aluviales afectadas, para la restauración de zonas alteradas, desmontes, terraplenes y otras áreas que los precisen, evitando en todo momento, su compactación. En el proyecto de planta

ciones, incluirá las enmiendas de material precisas para que éste sirva como soporte edáfico.

**Hidrología.**—Cursos de agua y acuíferos: En fase de construcción se minimizarán los impactos no vertiendo directamente a los cursos de agua o a terrenos adyacentes a la obra, estableciendo zonas específicas de reparación y mantenimiento de maquinaria y garantizando el manejo de materias con riesgo contaminante de terrenos y aguas, debiendo ser retirados sus excedentes. Se establecerá un calendario de análisis de aguas. Se respetarán los cauces atravesados, diseñando los pasos adecuados que no modifiquen el sentido, pendiente y velocidad originaria. Caso de no poderse realizar, se efectuarán los drenajes correspondientes.

**Vegetación.**—Plantaciones: Se revegetarán taludes, desmontes, pedraplenes, terraplenes, medianas y zonas libres de enlaces, mediante especies seleccionadas por su persistencia y disponibilidad en el mercado frente a especies autóctonas. Caso de no poderse revegetar por el gradiente de las pendientes, se establecerán los dispositivos más adecuados. En los extremos de los taludes, para evitar la erosión, se efectuarán las adecuadas acciones de redondeo de aristas. Se señalan las especies de arbustos y árboles más adecuados para revegetar los desmontes y terraplenes sobre calizas y esquistos y las zonas de vega afectadas.

**Fauna.**—Se señala la necesidad de pasos de fauna, dándose las características de los mismos (6 x 3 metros, suelo de tierra, entradas enmascaradas con vegetación autóctona) y su «gestión» (en los primeros días, colocar comida para fauna de la zona, en los alejados de las entradas).

**Ruido.**—Dado el alcance del presente Estudio, resulta imposible determinar la afección sonora, por lo que se establecen los factores a tener en cuenta en el diseño y mantenimiento de una pantalla acústica.

**Arqueología.**—Yacimientos arqueológicos: Dado que el trazado propuesto transcurre, en algunos momentos, a escasos metros de yacimientos catalogados, y no tener ningún tipo de datos sobre la extensión de los mismos, se recomienda llevar a cabo una prospección sistemática de éstos y tomar las medidas oportunas tendentes a la excavación y conservación de los mismos. Al mismo tiempo, deberán tomarse medidas de precaución para que las labores de construcción no les afecten.

**Plan de Vigilancia Ambiental:** Se establecen una serie de directrices para el definitivo Plan de Seguimiento y Control que se realizará durante el desarrollo del Proyecto de Trazado y Construcción.

**Documento de síntesis:** Recoge un resumen del Estudio de Impacto Ambiental.

##### Análisis de contenido

Aunque el Estudio de Impacto Ambiental presentado desarrolla nominalmente todos los epígrafes exigidos por el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental y puede considerarse satisfactorio en algunos de sus epígrafes, presenta ciertas deficiencias como el no haber tenido en cuenta las consideraciones ambientales que refleja la fase de consultas, el superficial tratamiento de algunos factores ambientales, la ausencia de una justificación de la identificación y valoración de impactos y finalmente, una poco convincente selección de la opción más ambiental.

Las deficiencias detectadas, de forma pormenorizada, han sido las siguientes:

##### Inventario.

**Clima:** Tratamiento incompleto pues no establece los valores extremos de precipitaciones ni su régimen, caracterizadores de esta zona en los equinoccios.

**Hidrología:** No hay un estudio detallado de las redes de drenaje afectadas por el proyecto cuando van a tener una gran importancia en las fases posteriores del proyecto, debido a su carácter discontinuo y a su régimen de avenidas. No se incorpora al Estudio de Impacto Ambiental un estudio hidrogeológico para demostrar las afecciones a los acuíferos existentes, ni se mencionan las redes de aprovechamiento (canalizaciones, surgencias, redes de abastecimiento y saneamiento, etc.).

**Suelos:** Aunque se caracterizan los tipos de suelos presentes, su erosionabilidad se considera exclusivamente en cartografía sin comentario escrito en profundidad.

**Vegetación:** Se caracteriza la vegetación potencial y se realizan transectos para caracterizar algunas zonas, pero no se cartografían los endemismos, ni se caracteriza el estado de protección de especies de interés.

**Fauna:** Falta una caracterización espacial de la misma y de sus biotopos. Además no se valoran las especies que se identifican, citándose especies protegidas sin profundizar en las mismas.

No hay una actualización de los datos demográficos, siendo los más recientes de 1982.

El tratamiento de la actividad agrícola, aunque completo, plantea la poca importancia de las posibles afecciones, pese a constatar la produc-

tividad y la fragilidad de dicha actividad a las expropiaciones y al desarrollo de la movilidad.

Falta la consideración del planeamiento urbanístico en algunos municipios.

Falta el dimensionado correcto y la valoración (protección e interés) de los puntos de patrimonio histórico-artístico y yacimientos arqueológicos presentes. No se tiene en cuenta la presencia del yacimiento paleontológico-arqueológico de las Cuevas de Nerja que se ven directamente afectadas por cualesquiera de las soluciones presentadas.

La definición del paisaje es incompleta y no valora el interés paisajístico de cada zona identificada ni indica sus características de cara a la presencia de la infraestructura.

#### Identificación y valoración de impactos.

La matriz de identificación (factores/acciones) es incompleta, pues se ignoran factores ambientales, acciones de proyecto y, además, impactos que no se identifican pese a su evidente relevancia. La identificación está notablemente sesgada hacia ciertos impactos de la fase de explotación. Tampoco se tiene en cuenta la duración del impacto.

Los impactos se consideran en cada alternativa como la suma de los impactos de los subtramos que la componen, cayendo en un grave error de método en algunos factores ambientales, pues no siempre se utilizan indicadores numéricos sumables, confrontándose, al mismo tiempo, resultados numéricos complejos con valoraciones genéricas incóncrretas o poco definidas.

#### Evaluación global de impactos.

Las ponderaciones, pesos y criterios establecidos para la agregación global de todos los impactos de cada alternativa no se justifican, son generales, incompletos y poco particularizados para la zona de estudio. En las designaciones de pesos hay deficiencias hasta cierto punto graves como: El movimiento de tierras no tiene influencia sobre el aire, el agua, la vegetación, la fauna, los suelos o la visibilidad; la calidad del paisaje no está influida por los balances de tierra, la vegetación, el corredor visual, el tanto por ciento de zona urbanizada o la longitud de la autovía; no se genera un efecto barrera para la población, etc.

#### Selección de opciones.

El Estudio rechaza cinco alternativas completas por razones técnicas, de costes y geológicas-geotécnicas, sin tener en cuenta otros factores ambientales, que sin embargo, se valoran con el sistema ya comentado.

Se comparan las tres alternativas restantes asignándoles indicadores de impacto global que no corresponden con los valores previamente estimados.

Además, se incorpora a la selección, un tramo que no se había considerado anteriormente, la conexión con la autovía Granada-Motril, para la que se estiman algunas afecciones ambientales entre las que no se incluyen la permeabilidad territorial, el paisaje y la hidrología, estando en cualquier caso sin justificar las valoraciones que se presentan. Es importante reseñar que la inclusión de esta conexión sólo afecta a las opciones 1 y 2, pues la opción 3 accede directamente a la futura autovía, y ello evidentemente, se traduce en detrimento de las dos primeras opciones.

#### Evaluación final de las soluciones.

No obstante, la evaluación final se hace sobre seis soluciones con nuevos valores de indicadores de impacto homogeneizados que, una vez más no se justifican, estableciendo un valor global de impacto.

### ANEXO IV

#### Resumen de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

Al expediente de Información Pública correspondiente al Estudio informativo «Autovía del Mediterráneo. Carretera N-340 de Cádiz a Barcelona por Málaga. Tramo Nerja-Motril», 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 organismos oficiales:

Ayuntamiento de Almuñécar.  
Ayuntamiento de Itrabo.  
Ayuntamiento de Jete.  
Ayuntamiento de Motril.

Ayuntamiento de Nerja.

Ayuntamiento de Salobreña.

##### Alegaciones de asociaciones y juntas de propietarios:

SILVEMA.

Junta de Propietarios de la Urbanización «San Antonio».

Manuel García (Presidente de la Comunidad de Regantes).

Agrupación Local del PSOE de Almuñécar.

##### Alegaciones de particulares:

Miguel Acosta.

María Jesús Arizmendi.

Manuel Gallardo.

Carmen I. Martín.

Florentino Sánchez.

Varios agricultores de Lobres.

#### Contenido ambiental de las alegaciones

##### Alegaciones de organismos oficiales:

Ayuntamiento de Almuñécar: Rechaza la alternativa seleccionada en el Estudio Informativo ya que consideran que, al acercarse a la costa, genera un efecto barrera al crecimiento urbanístico, produce discontinuidades y desfiguraciones paisajísticas y atraviesa los tres Parajes de Cerro Gordo y las Vegas de los ríos Jate y Verde, catalogados como tales en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la provincia de Granada. Al mismo tiempo, la opción seleccionada atraviesa zonas de alto valor agrícola y suelos urbanos, urbanizables y núcleos consolidados de población. A su vez, afecta directamente a los yacimientos arqueológicos y monumentos históricos del término municipal, cuya localización real no concuerda con la señalada en el Estudio Informativo.

Hace suyo el Informe de los Servicios Técnicos Municipales que propone como más idónea la denominada alternativa VII, con una serie de consideraciones puntuales. En este mismo Informe, el Ayuntamiento propone una serie de modificaciones a la alternativa seleccionada.

Ayuntamiento de Itrabo y Ayuntamiento de Jete: Propone como más idónea al alternativa II.

Ayuntamiento de Motril: Acepta, en líneas generales, la opción propuesta a su paso por su término municipal, proponiendo modificaciones puntuales.

Ayuntamiento de Nerja y Ayuntamiento de Salobreña: Da su conformidad al trazado propuesto, pero señalando algunas discrepancias.

##### Alegaciones de Asociaciones y Juntas de propietarios:

SILVEMA: Alega que el trazado propuesto atraviesa dos zonas catalogadas de importante consideración ecológica, como son la Reserva Nacional de Caza de las Sierra de Tejada y Almijara y el yacimiento de interés científico de las Cuevas de Nerja. Al mismo tiempo, se señalan las graves afecciones sobre fauna (cabra montés y camaleón común), así como sobre la vegetación, directa o inducida por el incremento de los procesos erosivos. Por todo ello, propone la adopción de túneles y falsos túneles y un amplio proyecto de reforestación para minimizar los efectos ambientales.

##### Alegaciones de particulares:

María Jesús Arizmendi («Nerja Camping, Sociedad Anónima»). Señala que el camping que dirige va a verse afectado por el trazado de la nueva autovía, pese a haber sido declarado de utilidad pública e interés social por el propio Ayuntamiento de Nerja, y se encuentra en los límites del Paraje Natural de Maro-Cerro Gordo, considerándose por la Agencia de Medio Ambiente como servicio de apoyo a dicho Paraje. Proponen un ligero desplazamiento de la traza hacia el norte.

### ANEXO V

#### Información complementaria

Algunas carencias puntuales que fueron inicialmente detectadas en el análisis del Estudio de Impacto, fueron subsanadas por el equipo autor del proyecto de quienes, tras diversos contactos, remitieron una ampliación de la información solicitada en la que:

1. Se pormenorizaban las diversas alternativas consideradas.
2. Se detallaba la información de Inventario Ambiental y se establecían las zonas de mayor potencial de patrimonio.
3. Se precisaba la ponderación de los impactos considerados.
4. Se detallaba la preselección de alternativas incluyendo la información pormenorizada añadida.
5. Se completaba el Documento de Síntesis.