

### III. Otras disposiciones

#### MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA

- 18210** *RESOLUCIÓN de 2 de agosto de 1999, de la Dirección General de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se dispone la publicación de la relación de puestos de trabajo, actualizada a 30 de junio de 1999, de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.*

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15.3 de la Ley de Medidas para la Reforma de la Función Pública, sobre relaciones de puestos de trabajo de la Administración del Estado, se dispone la publicación de la relación de puestos de trabajo, actualizada a 30 de junio de 1999, del personal funcionario correspondiente a la Agencia Estatal de Administración Tributaria, que figura en el anexo a la presente Resolución.

Madrid, 2 de agosto de 1999.—El Director general, Ignacio Ruiz-Jarabo Colomer.

(En suplemento aparte se publica el anexo correspondiente)

- 18211** *RESOLUCIÓN de 29 de julio de 1999, de la Dirección General de Seguros, por la que se inscribe en el Registro de Fondos de Pensiones a Fonditel Red Activa, Fondo de Pensiones.*

Por Resolución de fecha 17 de junio de 1999, de esta Dirección General, se concedió la autorización administrativa previa para la constitución de Fonditel Red Activa, Fondo de Pensiones, promovido por «Fonditel E. G. F. P., Sociedad Anónima», al amparo de lo previsto en el artículo 11.3 de la Ley 8/1987, de 8 de junio, de Regulación de los Planes y Fondos de Pensiones («Boletín Oficial del Estado» del 9);

Concurriendo «Fonditel, E. G. F. P., Sociedad Anónima» (G0162), como Gestora, y «Argentaria Caja Postal y Banco Hipotecario, Sociedad Anónima» (D0157), como Depositaria, se constituyó en fecha 24 de junio de 1999 el citado Fondo de Pensiones, constando debidamente inscrito en el Registro Mercantil de Madrid.

La entidad promotora, anteriormente indicada, ha solicitado la inscripción del Fondo en el Registro Especial de este centro directivo, aportando la documentación establecida al efecto en el artículo 3.1 de la Orden de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10);

Considerando cumplimentados los requisitos establecidos en la citada Ley y normas que la desarrollan, esta Dirección General acuerda:

Proceder a la inscripción de Fonditel Red Activa, Fondo de Pensiones, en el Registro de Fondos de Pensiones, establecido en el artículo 46.1.a) del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones de 30 de septiembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» de 2 de noviembre).

Madrid, 29 de julio de 1999.—La Directora general, María del Pilar González de Frutos.

#### MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

- 18212** *CORRECCIÓN de errores de la Resolución de 29 de julio de 1999, de la Dirección del Instituto Nacional de Administración Pública, sobre delegación de atribuciones.*

Advertido error en la Resolución de 20 de julio de 1999, de la Dirección del Instituto Nacional de Administración Pública, sobre delegación de atribuciones («Boletín Oficial del Estado» de 16 de agosto), en el punto cuarto, donde dice: «Los actos dictados en ejercicio de las delegaciones conferidas dictados por el Director del Instituto Nacional de Administración Pública»; debe decir: «Los actos dictados en el ejercicio de las delegaciones conferidas se consideran dictados por el Director del Instituto Nacional de Administración Pública».

#### MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

- 18213** *RESOLUCIÓN de 30 de julio de 1999, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del acceso oeste y ronda transversal de Cartagena EI-4-MU-12, 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras el 7 de noviembre de 1991 remitió a la Dirección General de Política Ambiental la memoria-resumen del proyecto del acceso oeste y ronda transversal de Cartagena EI-4-MU-12 con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La finalidad del estudio informativo es la definición de los trazados de las diferentes opciones existentes en la construcción de los nuevos accesos a la ciudad de Cartagena desde la autovía Murcia-Cartagena.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Política 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 12 de febrero de 1992, la Dirección General de Política 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, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 30 de enero de 1997, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 4 de agosto de 1997, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II incluye 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 Calidad y Evaluación 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 Calidad y Evaluación 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 del acceso oeste y ronda transversal de Cartagena.

### Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, se considera que, de acuerdo con la información ambiental aportada por el promotor, la solución elegida por éste tras el proceso de información pública, constituida por: Alternativa D, en la ronda transversal, alternativa propuesta en la penetración a Cartagena, y en el acceso oeste, la alternativa C hasta la M-602 y desde allí hasta el final del trazado la alternativa A, es ambientalmente viable cumpliendo las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, así como las siguientes condiciones:

1. *Adecuación ambiental del trazado.*—El trazado de la alternativa propuesta, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, deberá adaptarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

Ronda transversal: Alternativa D.

El cruce con el nuevo trazado del ferrocarril, punto kilométrico 37 + 750, se realizará bajo la plataforma de éste con objeto de disminuir el movimiento de tierras, el efecto barrera y la intrusión visual.

El trazado del cruce con el antiguo ferrocarril, al dejar de prestar servicio, se deberá reconsiderar de manera que se adapte más al terreno. Aproximadamente en el punto kilométrico 1 + 000, a la altura del Club de Tenis, el trazado se realizará de manera que no se afecte ni a las instalaciones, ni a las edificaciones que lo componen, prestando especial atención a los diferentes ejemplares de palmera datilífera existentes en la zona. Las conexiones previstas en los puntos kilométricos 0 + 000 y 1 + 000 se realizarán mediante cruces a nivel.

Penetración a Cartagena.

Entre la glorieta de Pryca y la glorieta de San José, desde aproximadamente el punto kilométrico 0 + 400, el trazado se aproximará al borde sur de la zona reservada con el fin de aprovechar al máximo la actual N-332 y así minimizar las posibles afecciones a las viviendas existentes en el entorno.

Acceso oeste.

Entre la glorieta de San José y la glorieta de Marfagones se adoptará la alternativa C, mediante el desdoblamiento de la actual N-332, adap-

tándose al corredor previsto en el Plan General de Ordenación Urbana, aprovechando al máximo la carretera existente y afectando lo menos posible a las edificaciones.

Entre la glorieta de Marfagones en la N-332 y el enlace con la carretera MU-602 se diseñará el trazado de forma que se minimicen las posibles afecciones a las edificaciones e instalaciones existentes fuera de la zona de reserva.

Entre la carretera MU-602 y la autovía de Murcia el trazado se adaptará a la alternativa A, que discurre por la zona reservada en el Plan General de Ordenación Urbana, afectando lo menos posible a las instalaciones y edificaciones existentes en la zona.

2. *Protección de los servicios existentes.*—Durante la construcción y explotación de las nuevas vías se asegurará la continuidad de los servicios existentes, autovía, carreteras nacionales, locales y caminos vecinales, así como las diferentes vías pecuarias atravesadas por la traza, entre las que destacan la Colada del Puerto Saladillo, Colada del Puerto del Judío, Colada de la Fuente Álamo, Colada de Cuesta Blanca y Colada del Cedacero, todas ellas reflejadas en el estudio de impacto ambiental.

3. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de no impactar significativamente a las condiciones del sistema fluvial de la zona, caracterizado por unas vías de drenaje de actividad temporal en las que el agua fluye solamente después de precipitaciones de cierta intensidad, según se indica en el estudio de impacto ambiental, no se localizarán canchales ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o erosión se afecte a dicho sistema fluvial. En particular y dado el carácter torrencial de todos los cursos de la zona, las estructuras viarias y puentes se diseñarán, previa consulta a la Confederación Hidrográfica del Segura, de manera que no representen una barrera ante las posibles avenidas. En este sentido, destacan los pasos sobre las Ramblas de Miranda, Peñas Blancas, la Guía y, en especial, el paso sobre la rambla de Benipila, entre Marfagones y Los Dolores, que, por sus características de amplia cuenca con grandes pendientes y escasa vegetación, es capaz de generar grandes riadas. Asimismo, en el cruce de estas ramblas la franja de afección a la vegetación de ribera se limitará al ancho estricto necesario para la construcción de las estructuras.

4. *Prevención del ruido.*—Aunque la construcción de las nuevas vías producirá en general una mejora de las condiciones acústicas actuales, deberán diseñarse y ejecutarse las medidas adecuadas para conseguir que los niveles máximos de inmisión sonora no sobrepasen los umbrales que a continuación se indican, medidos en las áreas habitadas a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura:

Zonas residenciales:

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

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

Zonas de enseñanza y hospitalarias:

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

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

Zonas comerciales:

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

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

Zonas industriales:

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

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

Se consideran zonas sensibles y serán objeto de un seguimiento especial las viviendas del barrio de Los Dolores entre los puntos kilométricos 1,5 y 2,0, así como el colegio «San Francisco Javier», situado enfrente de dichas viviendas y en general todas las zonas habitadas situadas a unos 200 metros de la traza.

5. *Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico.*—Debido a la posible existencia de restos arqueológicos, según indica el estudio de impacto ambiental, se realizarán, en consulta con el órgano competente del Gobierno de la Región de Murcia, las necesarias prospecciones de campo para el reconocimiento de potenciales restos arqueológicos a lo largo del trazado de las nuevas vías.

En todo caso, además, el proyecto de construcción incorporará un programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, elaborado en consulta con el referido órgano competente.

6. *Protección de la fauna.*—Con objeto de minimizar el efecto barrera y el riesgo de atropello de la fauna, se llevará a cabo un estudio, en consulta con el órgano competente del Gobierno de la Región de Murcia, sobre

sus pasos naturales, y se diseñarán, presupuestarán y ejecutarán los pasos en concordancia con aquéllos y distanciados unos 5 kilómetros como máximo a lo largo del trayecto. Dichos pasos podrán ser aéreos o subterráneos en función de las características del terreno, aprovechando convenientemente los desniveles topográficos, con objeto de que el paso sea una continuidad de la pendiente del entorno. En cualquier caso, se recomiendan 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. Los pasos subterráneos deberán tener una altura mínima de 4 metros.

7. *Protección de la vegetación.*—Debido a la existencia en la zona de cultivos frutales, de olivar y de viñedo, así como de diferentes explotaciones en regadío, se acotará la zona ocupada por la explanación antes del comienzo del desbroce, limitándose los movimientos de maquinaria solamente a la zona de ocupación de la vía; no se abrirán nuevas pistas de acceso, debiendo utilizarse, en la medida de lo posible, las existentes en la actualidad. Las zonas de instalaciones auxiliares y los caminos de acceso se jalonarán, para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. En el proyecto constructivo se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal. Para la determinación de los suelos, que por sus profundidades y características puedan considerarse tierra vegetal, se estará a lo dispuesto por el Director ambiental de obra, según se establece en el apartado de seguimiento y vigilancia de esta declaración.

Las instalaciones auxiliares, tales como parque de maquinaria, almacén de materiales, las instalaciones provisionales de obra y la planta de aglomerado asfáltico, se situarán en zonas donde los suelos no tengan especial valor.

Asimismo, se prestará especial atención a las zonas donde existen ejemplares de palmera datilera *Phoenix dactylifera*, no pudiéndose afectar a los mismos, en particular en la zona ocupada por el Club de Tenis, en la que existe una concentración importante de estas especies.

8. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, según lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: Zonas de préstamos, vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, desmontes y terraplenes, y pasos sobre las ramblas de Miranda, Peñas Blancas, La Guía y Benipila.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán espacial y temporalmente con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

En particular, los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para los taludes de desmonte en tierra y de terraplén será como mínimo 3H:2V para favorecer su revegetación.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en el proceso de revegetación.

Además, se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Se utilizarán como zonas de préstamos para extracciones de áridos canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

Los vertederos permanentes y temporales de tierras procedentes de la excavación se situarán en zonas de mínima afección ecológica y paisajística y de poco interés natural, utilizándose preferentemente las de actividades extractivas abandonadas. En ningún caso se utilizarán zonas cercanas a los cursos de agua.

Una vez definida la ubicación y dimensiones de los vertederos permanentes, se realizará un proyecto de restauración, con objeto de no alterar las características naturales del terreno o mejorarlas en las zonas de extracción donde éstas hubieran sido ya transformadas. Los trabajos de adecuación morfológica, revegetación y reforestación de estas zonas, que formarán parte del proyecto de restauración, serán incluidos y presupuestados en el proyecto de construcción.

Las zonas de vertederos permanentes donde se acopien más de 50.000 metros cúbicos vendrán definidas completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente, que, a estos efectos, tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el proyecto de medidas de defensa contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del Acta de Recepción de la obra.

9. *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 establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración.

En el Programa 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 Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del Director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratación de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. A tal efecto, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto deberá especificar el equipo responsable de la dirección ambiental de obra.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- a) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.
- b) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre la adecuación del trazado, a que se refiere la condición 1.

Informe sobre las actuaciones relativas a permeabilidad territorial realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las actuaciones relativas a protección del sistema hidrológico e hidrogeológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre la prospección arqueológica y medidas de protección realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la protección de la vegetación, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

c) Semestralmente y durante tres años a partir de la emisión del Acta de Recepción de las obras:

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre la eficacia de los pasos de fauna, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 8.

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.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

10. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental antes de la contratación de la obra un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones

que esta declaración de impacto ambiental establece, así como los siguientes proyectos e informes:

Informe sobre la adecuación del trazado, a que se refiere la condición 1.  
Reposición de vías pecuarias y estudio de permeabilidad de la infraestructura, a que se refiere la condición 2.

Diseño de actuaciones relativas a la protección del sistema hidrológico para la fase de construcción y para la fase de explotación, a que se refiere la condición 3.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 5.

Estudio y pasos de fauna, a que se refiere la condición 6.

Proyecto de defensa contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 9.

Estos proyectos e informes se enviarán igualmente a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, que desarrollará respecto a los mismos las funciones de vigilancia y seguimiento que le atribuye la normativa vigente.

11. *Financiación de las medias correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medias correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración figurarán en la Memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Programa de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 30 de julio de 1999.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

## ANEXO I

### Resultado de las consultas realizadas

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Presidencia del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia ...	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Murcia	X
Agencia Regional de Medio Ambiente y Naturaleza .....	X
Confederación Hidrográfica del Segura .....	—
Instituto de Fomento de la Región Murciana .....	—
Cátedra de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Murcia .....	—
Departamento de Ecología de la Facultad de Biología de la Universidad de Murcia .....	—
Cátedra de Geología Física de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Murcia .....	—
Grupo de Amigos de la Naturaleza (GRANA) .....	—
Grupo Ecologista Acción Verde .....	—
CODA .....	—
AEDENAT .....	—
FAT .....	—
ADENA .....	—
SEO .....	X
ICONA .....	X

Los aspectos ambientales más significativos de las contestaciones son los siguientes:

El ICONA considera que no cabe formular observaciones relevantes, aunque sí se debería tener en cuenta la proximidad de la sierra de Cartagena, espacio incluido en el proyecto Biotopos/CORINE/ICONA-CEE, considerado como área de interés botánico y de elevado interés natural.

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Murcia considera previsible que entre las variables ambientales más afectadas esté el nivel de ruido ambiental y el paisaje.

Indica que, con relación al paisaje, se deberá prestar especial atención al tramo que separa el barrio de San Antón del resto de la ciudad.

Asimismo, indica que deberá estudiarse el posible efecto barrera sobre las inundaciones y sobre las vías de servicio pecuarias.

Por último, resalta la presencia de especies vegetales protegidas como la «Phoenix dactylifera».

La Agencia Regional de Medio Ambiente y la Naturaleza realiza consideraciones de carácter general sobre el contenido que debería tener el estudio de impacto ambiental, para posteriormente hacer mención a los efectos sonoros en los barrios de Santa Ana y de Los Dolores, así como a los impactos sobre las vías pecuarias existentes en la zona.

La Sociedad Española de Ornitología comunica que el proyecto no afecta de modo especial a ningún Área de Importancia Internacional para las Aves.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto

Las características generales del proyecto para la variante oeste y la Ronda Transversal son las siguientes:

Variante oeste:

La longitud aproximada es de 8,5 kilómetros; la velocidad de proyecto es de 100 kilómetros/hora. Presenta dos calzadas de 7 metros, con arcenes exteriores de 2,5 metros e interiores de 1,0 metro y una mediana de 10 metros.

Se plantean tres alternativas: A, B y C.

La alternativa A comienza en la Glorieta de San José, conectando con la autovía Murcia-Cartagena y los barrios de «Miranda» y «Santa Ana», siendo la que más se aproxima a los núcleos de población.

La alternativa B tiene el mismo comienzo, Glorieta de San José, que la alternativa A, y el final, conecta con la Autovía Murcia-Cartagena en el actual nudo de las «Casas de Miranda».

La alternativa C comienza más cerca de la población de Marfagones, y termina en el nudo de la N-301, de la autovía Murcia-Cartagena.

Ronda transversal:

La longitud aproximada es de 6,0 kilómetros; la velocidad de proyecto es de 80 kilómetros/hora. Presenta dos calzadas de 7 metros, con arcenes exteriores de 2,5 metros e interiores 1,0 metro y una mediana de 10 metros.

Se plantean dos alternativas: D y E.

La alternativa D discurre, en su mayor parte, por la franja de reserva vial prevista en el PGOU de Cartagena, teniendo un trazado más sinuoso que la otra alternativa.

La alternativa E consigue mejorar el trazado, tanto en planta, como en rasante, pero para ello se sale en su mayor parte de la franja de reserva.

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido:

El estudio, en sus epígrafes, se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7, desarrollando un inventario ambiental sobre el medio físico y socioeconómico.

Del resultado de la identificación, valoración de impactos y análisis comparativo de alternativas el estudio de impacto señala lo siguiente:

Variante oeste:

Las diferencias apreciables entre las tres alternativas de conexión en las cercanías del núcleo de Miranda con la autovía existente sólo pueden ser evaluadas en relación con el entorno socioeconómico, en el que interviene el aspecto poblacional.

En este sentido, destaca por su menor intervención, tanto sobre el sistema viario actual, como por un menor efecto desfavorable por ruido y gases, la alternativa A, que queda al norte y no interfiere tanto los sistemas de caminos locales y las edificaciones de Miranda y Santa Ana.

La solución B se considera la menos favorable dada su proximidad a los núcleos urbanos. Un caso intermedio lo representa la solución C, ya que si interfiere las comunicaciones de Miranda y de Santa Ana con sus entornos agrícolas e industriales, no presenta una posición tan próxima a los núcleos urbanos como la solución B.

Ronda transversal:

Se plantean dos alternativas, la D más al sur y la E más al norte.

Al igual que en la Variante Oeste las diferencias sólo pueden ser establecidas de modo relativo con respecto al entorno socioeconómico, único que presenta variaciones apreciables.

La alternativa D, por su mayor alejamiento del núcleo poblado más cercano, La Vereda, presenta caracteres más favorables, y también afecta menos a las estructuras de riego más importantes que la alternativa E.

En conclusión, en la Variante Oeste se considera más favorable la alternativa A y en la ronda Transversal la alternativa D.

## ANEXO IV

### Información pública del estudio de impacto ambiental

#### *Alegaciones*

Durante el trámite de información pública del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental se han presentado 100 alegaciones, de las cuales cuatro pertenecen a organismos oficiales y el resto a asociaciones, empresas o particulares.

La Asociación de Ornitología Isaac Peral se muestra disconforme con las alternativas A y B por existir en sus trazados varias especies de aves tropicales, que anidan en la zona del «Huerto de las Bolas», así como en la finca «Lo Bombo» ubicada en el paraje de Las Peñuelas.

El resto de las alegaciones no son significativas desde el punto de vista ambiental, al referirse básicamente a expropiaciones, accesos, etc.

**18214** *RESOLUCIÓN de 30 de julio de 1999, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el Anteproyecto «Autopista de Peaje Madrid-Eje del Ebro. Tramo: Madrid-Guadalajara. Variante: Sur de Meco. (Provincias de Madrid y Guadalajara)», 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 16 de marzo de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del Anteproyecto de la Autopista de Peaje Madrid-Eje del Ebro. Tramo: Madrid-Guadalajara. Variante: Sur de Meco, con objeto de iniciar el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 5 de agosto de 1998, dicha Dirección General dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas 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 anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 30 de diciembre de 1998, y en el «Diario Oficial de la Comunidad de Madrid», de fecha 8 de enero de 1999, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 20 de abril de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el Anteproyecto, el Estudio de Impacto Ambiental del mismo y el resultado de la Información Pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del Anteproyecto.

Los aspectos más destacados del estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado de la Información Pública figura en el anexo IV.

Con fecha 18 de marzo de 1999 la Dirección General de Carreteras sometió a Información Pública, conforme a lo previsto en el artículo 86 de la Ley 30/1992, del Régimen Jurídico y del Procedimiento Administrativo Común, cinco documentos relativos a la autovía orbital M-50 y a las nuevas autopistas radiales R-2, R-3, R-4 y R-5. De esos documentos, los dos que tienen relación con la R-2 son: «Informe sobre el interés público de primer orden por razones de índole social y económica de la construcción de la autovía orbital M-50 y las nuevas radiales R-2, R-3, R-4 y R-5, en la región de Madrid», y «Cumplimiento de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la flora y fauna silvestres (Directiva Hábitat) de la autopista de peaje Madrid-Eje del Ebro. Tramo: Madrid-Guadalajara».

Los aspectos más destacados de la documentación a que hace referencia el párrafo anterior se recogen en el anexo V.

Un resumen del trámite de Información Pública de esa documentación se acompaña como anexo VI.

Con fecha 25 de junio de 1999 se solicitó a la Dirección General de Carreteras información complementaria sobre aspectos tales como delimitación precisa de la ZEPA en la zona sur de la misma, efectos ambientales sobre las especies y hábitat que motivaron la declaración de ZEPA, el análisis del impacto sobre las aguas subterráneas de las diversas alternativas, y datos más precisos sobre medidas correctoras y compensatorias. Dicha información fue remitida el 16 de julio de 1999.

#### Antecedentes

El expediente ahora sometido a Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental es un tramo de unos 17 kilómetros de longitud, la variante sur de Meco, de la autopista de peaje Madrid-Guadalajara.

Anteriormente, en febrero de 1990 la Dirección General de Carreteras remitió a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental la Memoria-resumen del Anteproyecto de Autopista de Peaje de nuevo trazado Madrid-Zaragoza. Tramo: Madrid-Límite de provincia de Zaragoza, con objeto de iniciar el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, 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 25 de abril de 1990, dicha Dirección General dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

Adoptada al inicio de 1992 la decisión de paralizar el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental del Anteproyecto referido a causa de la falta de información suficiente sobre los complejos problemas medioambientales que el tramo Madrid-Límite de provincia de Zaragoza comportaba, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, con fecha 12 de abril de 1993, un estudio complementario sobre el subtramo Madrid-Guadalajara.

En el estudio complementario «Anteproyecto de la Autopista de Peaje entre Madrid (enlace con la M-40) y Guadalajara», la Dirección General de Carreteras documenta un corredor sensiblemente paralelo a la actual N-II, situado al norte de la misma, pues la situación al sur entrañaría impactos significativos sobre el río Henares y su vega agrícola, de difícil mitigación.

El trazado proyectado comienza en un punto de la M-40 situado entre la zona de Hortaleza y la urbanización El Encinar de los Reyes. Discurre al norte de la futura ciudad aeroportuaria de Barajas, cruza el río Jarama y la carretera de Paracuellos del Jarama a Fuente el Saz, y gira hacia el sureste para no afectar al pueblo de Ajalvir. Bordea las estribaciones del valle del río Henares pasando próxima a las localidades de Camarma de Esteruelas por el sur y Meco por el norte, y sigue con orientación sensiblemente noroeste, dejando al sur los núcleos de Villanueva de la Torre y Quer. Hacia el punto kilométrico 42 del trazado se emplaza el enlace con la carretera C-102 de Guadalajara a Torrejón del Rey, pasando a continuación el trazado al oeste de Marchamalo, y en dirección a Fontanar. El tramo Madrid-Guadalajara dispondría de una vía de conexión que comenzaría en las cercanías de la localidad de Marchamalo, rodearía por el norte la ciudad de Guadalajara y conectaría con la autovía de Aragón al noreste de Taracena. La longitud de la autopista Madrid-Guadalajara es de unos 42 kilómetros.

Examinado el estudio complementario por la Dirección General de Política Ambiental, se constató que el trazado atravesaba una zona propuesta por la Comunidad Autónoma de Madrid al ICONA, en junio de 1992, para