

blemas hidrológicos, de ruidos y de afectación de terrenos de alto valor agrícola. Solicitan un trazado más elevado, utilizar un trazado alternativo o en su defecto prescindir del enlace.

El resto de alegaciones están relacionadas con las expropiaciones y la reposición de servicios, y no son ambientalmente relevantes, ya que la ejecución de la autovía prevé la reposición de todos los servicios afectados.

9324

RESOLUCIÓN de 12 de abril de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el anteproyecto «Autovía del Mediterráneo N-340 de Cádiz a Barcelona. Tramo: Conexión provisional con la N-340 al este de Calahonda-enlace de Castell de Ferro».

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

El proyecto «Autovía del Mediterráneo N-340 de Cádiz a Barcelona tramo: Conexión provisional con la N-340 al este de Calahonda enlace de Castell de Ferro» se encuentra comprendido dentro del anexo I en el apartado 1.º de la letra a) carreteras del grupo 6 proyectos de infraestructura.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establecen la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Los 7,9 kilómetros de autovía del presente proyecto estaban incluidos en el antiguo estudio informativo del tramo Motril-Adra.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 18 de mayo de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental la memoria-resumen, del tramo Motril-Adra de la autovía del Mediterráneo, 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 4 de octubre de 1990, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

El anexo I contiene un resumen de las respuestas recibidas en el procedimiento de consultas del antiguo estudio informativo Motril-Adra y que afectan al anteproyecto actual.

La Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente, y según lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental a trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 26 de junio de 1993, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Granada» y «Boletín Oficial de la Provincia de Almería», de fechas 10 y 28 de Julio de 1993 respectivamente.

Con fecha 25 de febrero de 1994 el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el expediente de información pública fueron remitidos a la antigua Dirección General de Política Ambiental por la Dirección General de Carreteras, según lo especificado en el artículo 16 del Reglamento.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental emitió la declaración de impacto ambiental de dicho tramo, con fecha 29 de julio de 1996. El estudio informativo del tramo Motril-Adra fue aprobado definitivamente el 2 de enero de 1997, segregándose de la aprobación el subtramo comprendido entre el origen y el enlace de Castell de Ferro ya que en dicho subtramo la declaración de impacto ambiental se inclinaba por una solución interior mucha más cara que la solución costera propuesta en el estudio informativo.

La Dirección General de Carreteras dictó, el 18 de Diciembre de 1996, una nueva orden de estudio para comparar con detalle de anteproyecto

la solución costera y la solución interior, entre el enlace de Motril (Puntalón) hasta el enlace de Castell de Ferro. En dicha orden de estudio se recogió también la orden de analizar la problemática planteada en torno a la variante de Motril entre las soluciones norte y sur.

Posteriormente, el 20 de noviembre de 1997, se dictó un desglose de la orden de estudio dividiendo el anteproyecto anterior en dos. El primero A1-GR-3100A, comprende el subtramo de la autovía del Mediterráneo entre el enlace de Motril-este, al oeste de Puntalón, y la conexión provisional con la CN-340 al este de Calahonda, y el segundo, objeto de la presente declaración de impacto ambiental, desde la conexión provisional anterior hasta el enlace de Castell de Ferro.

El anteproyecto y el estudio de impacto ambiental fueron sometidos al trámite de información pública mediante anuncio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 4 de abril del 2000.

Finalmente, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 21 de noviembre de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el anteproyecto A1-GR-3100B «Autovía del Mediterráneo N-340 de Cádiz a Barcelona. Tramo: conexión provisional con la N-340 al este de Calahonda-enlace de Castell de Ferro» para la formulación de la declaración de impacto ambiental.

El anexo II contiene un resumen del anteproyecto.

El anexo III contiene un resumen del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV contiene un resumen de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el anteproyecto «Autovía del Mediterráneo N-340 de Cádiz a Barcelona. Tramo: Conexión provisional con la N-340 al este de Calahonda-enlace de Castell de Ferro».

Declaración de impacto ambiental

El presente anteproyecto corresponde a un tramo de la autovía del Mediterráneo de 7,9 kilómetros comprendido entre un punto intermedio situado al este de Calahonda y el enlace de Castell de Ferro. En el anteproyecto se realiza una comparación entre dos alternativas interiores 2a y 2b y dos alternativas costeras 1a y 1b.

El estudio se realiza en varias fases. En la primera fase se comparan dos alternativas costeras y dos alternativas interiores con condiciones de diseño de 100 Kilómetros/hora (AV-100) y una alternativa interior y otra costera con condiciones de diseño de 80 kilómetros/hora (AV-80).

En una segunda fase se descartan la alternativa costera AV-80 y la alternativa más interior AV-100. La AV-80 interior se transforma en una alternativa mixta con condiciones de diseño de 80 Kilómetros/hora en el túnel mas largo para forzar las pendientes y disminuir así su longitud y su coste y de 100 kilómetros/hora en el resto del trazado.

En la tercera fase se descarta, por su importante afectación al medio, la alternativa costera baja o más próxima a la costa y se realiza el estudio comparativo, de la alternativa costera alta y de las dos alternativas interiores, una con condiciones de diseño de 100 kilómetros/hora (AV-100) y otra con condiciones mixtas de 80 y de 100 kilómetros/hora (AV-100/80). La comparación entre las tres alternativas se realiza por medio de un análisis multicriterio en el que se consideran objetivos medioambientales, económicos y funcional territorialiales. El análisis multicriterio concluye preferible la alternativa 1a o costera alta que es propuesta como solución por la Dirección General de Carreteras. Sin embargo, las tres alternativas analizadas afectan, en mayor o menor medida, al lugar de interés comunitario «Sierra de Castell de Ferro», lo que no fue considerado en el análisis debido a que la propuesta de creación del lugar fue posterior a la realización del estudio de impacto ambiental.

Lo anterior hace replantearse la solución propuesta por la Dirección General de Carreteras y proponer como única solución viable ambientalmente, una solución mixta compuesta por la alternativa norte como variante de Motril y la alternativa 1a o costera alta, propuesta por la Dirección General de Carreteras, hasta el punto kilométrico 43,500 en que se enlazará con la solución 1b o costera baja, que resulta dentro de todas las alternativas posibles la que minimiza la afección al LIC, por discurrir en gran parte del trazado al borde del mismo. La alternativa 1b se une a la 1a en el punto kilométrico 49,000, a partir del cual se elige la solución propuesta por la Dirección General de Carreteras.

En consecuencia, para la realización de la alternativa mixta, señalada anteriormente, compuesta por la alternativa 1b desde el inicio del tramo

y por la alternativa 1a desde el punto kilométrico 49,000 en que se junta ambas alternativas, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación de la autovía, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones.

1. Adecuación ambiental del trazado.—El proyecto prevé una anchura de mediana de 14 metros desde el origen punto kilométrico 36,800 hasta el punto kilométrico 40,000, a partir de este punto la anchura es variable y siempre mayor de 14 metros, llegando a 21 metros en los puntos de entrada a la boca de los túneles. El alto valor agrícola del terreno ocupado y el alto valor ambiental de determinadas zonas, donde se trata de proteger hábitats prioritarios comprendidos en la Directiva 92/43, aconsejan reducir este ancho de mediana, sin llegar a ser estrictamente necesario llegar a los 2 metros, valor mínimo que señala la norma 3.I.I.C de trazado. En el tramo en que la autovía atraviesa o permanece al borde del Lugar de Interés Comunitario «Sierra de Castell de Ferro» el ancho de mediana no será superior a 3 metros. Se exceptúa de lo anterior las zonas que por razones de seguridad aconsejen una mediana mayor y las zonas que sea necesario ampliarla para acomodarla a la anchura entre boquillas de entrada a los túneles o de entrada en viaductos.

En el tramo inicial del anteproyecto se elegirá la alternativa 1b que minimiza la afección al Lugar de Interés Comunitario «Sierra de Castell de Ferro», en el punto kilométrico 49,000 de dicha alternativa se produce la unión con la alternativa 1a, propuesta por la Dirección General de Carreteras, que es la solución elegida hasta el final del tramo.

2. Protección y Conservación de los suelos y la vegetación.—Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

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 o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a los 1,5 metros con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes, estas precauciones se extremarán entre los puntos kilométricos 44,680 y 49,200 en que la autovía se introduce o permanece al borde del Lugar de Interés Comunitario «Sierra de Castell de Ferro». En este último tramo no se podrá abrir ningún camino en su margen izquierda ya que afectarían al LIC.

3. Protección atmosférica y de los sistemas hidrológico y de la calidad de las aguas.—Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Motril, Puntalón, Carchuna, Calahonda y Castell de Ferro y sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudieran provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a la obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener húmedos los caminos utilizados. Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se mantendrán tapados.

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

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua, si no igualan o sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Sur.

En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc., se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua.

Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

4. Protección de la fauna.—Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

5. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos, instalaciones y actividades auxiliares de obra.—El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano, a escala 1:5.000, de localización de préstamos, vertederos, e instalaciones auxiliares y caminos de obra, así como de zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

Entre las mencionadas zonas de exclusión se contarán, al menos, las siguientes:

Cauces de los ríos y cursos de agua.

Áreas pobladas con hábitats naturales de interés comunitario prioritario o no.

Zonas definidas como de especial protección en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de Granada: Vega de Motril-Salobreña, Sierra de Lújar, cabo Sacratif o acantilados de Calahonda-Castell.

Zonas incluidas en el LIC «Sierra de Castell de Ferro».

Terrenos de alta permeabilidad.

Áreas de interés arqueológico o histórico cultural.

Áreas de suelo no urbanizable de protección especial paisajística y arqueológica y el de protección de vegas y nuevos regadíos, según el Plan General de Ordenación Urbana del Municipio de Motril.

Donde existan manchas de matorral de especies vegetales en peligro de extinción: «Rosmarinus tomentosus», «Buxus balearica» y «Maytenus senegalensis».

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

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

En este proyecto existe un exceso de tierras, sin embargo, el tramo anterior de 9,3 kilómetros necesita un importante aporte de tierras, esto junto con el hecho de que la puesta en servicio de forma separada de cualquiera de ambos tramos exige la construcción de un ramal de enlace con la CN-340 en las proximidades del Lugar de Interés Comunitario «Sierra de Castell de Ferro» que posteriormente quedaría en desuso, aconsejan que la Dirección General de Carreteras tome las medidas necesarias para evitar la grave afección a la morfología y a la vegetación que puede suponer la realización independiente de ambos tramos de autovía, coordinando o juntando ambas actuaciones de forma que se minimice la afección al medio y en particular al LIC «Sierra de Castell de Ferro».

6. Protección acústica.—El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

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

Zonas residenciales:

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

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (las 24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

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

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

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (las 24 horas) menor que 55 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de fachada y a cualquier altura.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

7. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico.—En coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, se realizará una prospección arqueológica superficial de la franja de ocupación del trazado (abarcando un ancho de banda de 250 metros en total) y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y viario de obra, así como de las áreas destinadas a la reposición de servicios.

Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De las conclusiones del informe se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico, que deberán quedar recogidos en todos los documentos del proyecto de construcción.

El proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra y elaborado en consulta con el órgano competente de la Junta de Andalucía, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

Las prospecciones deberán completarse antes de iniciarse el desbroce y la apertura de caminos.

Por otro lado se debe asegurar la continuidad de las vías pecuarias cañada Real de Gualchos o de Málaga a Almería y de la Colada del Camino Viejo delimitando con claridad en el proyecto de construcción cuales son los pasos de ambas cañadas y modificar los existentes o añadir unos nuevos si fuera necesario.

8. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente con la obra como es el caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra, zonas de instalaciones auxiliares.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes:

Zonas de préstamos y vertederos.

Zonas de ubicación del parque de maquinaria, de la planta de hormigonado y de las instalaciones auxiliares.

Zonas ocupadas por el viario de acceso a la obra.

Los desmontes y terraplenes (del eje de la vía y de la reposición de caminos).

Las bocas de entrada al túnel del Romeral.

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

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentren comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de

desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

Para disminuir el impacto paisajístico, en las bocas del túnel del Romeral se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente de forma que la parte frontal de la excavación quede completamente tapada.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrá que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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

9. Permeabilidad territorial.—Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

10. Protección del lugar de importancia comunitaria Sierra de Castell de Ferro.—El Lugar de interés comunitario «Sierra de Castell de Ferro» protege hábitats constituidos por matorrales de *Zyziphus* y zonas subtópicas de gramíneas y anuales (*Thero-Brachypodietea*). Ambas asociaciones vegetales constituyen hábitats prioritarios de acuerdo con la Directiva 92/43, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre. De las cuatro alternativas estudiadas se ha elegido una opción mixta buscando la mínima afección al lugar. No obstante, resulta imposible evitar una mínima afección, que se considera, en principio, poco significativa, dada la poca superficie ocupada. La solución elegida atraviesa una primera zona del LIC de unos 200 metros de longitud y posteriormente se mantiene paralela al borde del mismo.

En cualquier caso, evaluada la afección al LIC por la Junta de Andalucía, se ha llegado a la conclusión que la mejor forma de mantener la integridad del lugar es crear una franja de terreno de titularidad pública, en los dos márgenes de la carretera en la zona en que la autovía atraviesa el LIC, y solo en el margen izquierdo en la zona que la autovía se mantiene al borde del LIC. La creación de esta franja de terreno de titularidad pública garantiza la conservación del lugar ya que no se podrán realizar acciones ni utilizaciones del suelo que puedan perjudicar los objetivos de conservación del mismo, y, al mismo tiempo, creará, junto con la infraestructura, una barrera que impedirá o dificultará que zonas ocupadas por los hábitats prioritarios puedan ser transformadas en zonas de cultivo intensivo, en fase de expansión en toda la comarca. El ancho de la banda necesaria se ha estimado en unos 100 metros, lo que supondrá una superficie aproximada de unas 66,1 hectáreas.

Por tanto, la Dirección General de Carreteras, en coordinación con la Junta de Andalucía, utilizando el medio que consideré más conveniente (expropiación, compra de terrenos, formalización de un Convenio con la Junta de Andalucía, delimitación de las condiciones de uso, etc.), se asegurará de que en todo el tramo en que la autovía atraviesa el LIC o permanece al borde del mismo se mantenga una franja de protección de 100 metros de longitud de titularidad pública, a ambos lados en el primer caso, y en el margen izquierdo en el segundo, en la que no estará permitido ninguna acción que no tenga como objetivo la conservación de los hábitats citados.

Las citadas actuaciones se contemplarán en el proyecto de medidas compensatorias que se redacte al respecto.

11. 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, una vez desarrolladas, establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de

su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Secretaría General de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra, que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- a) Antes del inicio de las obras:

Programa de seguimiento ambiental para la fase de obras presentado por la asistencia técnica a la Dirección de Obra.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra.

- b) Comunicación del acto de comprobación del replanteo.
- c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras.
- d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre las medidas de protección a la vegetación realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

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

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 5.

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

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 7.

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

Informe sobre las medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial al que se refiere la condición 9.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

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 Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración.

11. Documentación adicional.—La Dirección General Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Informe sobre la adecuación ambiental del proyecto, así como el trazado definitivo de la autovía en la zona propuesta como LIC.

Emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 5.

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

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 7.

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

Memoria de las actuaciones realizadas en relación con la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 9.

Proyecto de medidas compensatorias de acuerdo con lo expresado en la condición 10.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 11.

12. Financiación de las medidas correctoras.—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras y compensatorias contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán con memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto en el 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, 12 de abril de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Resumen de las respuestas recibidas a las consultas realizadas en el estudio informativo Motril-Adra

El presente tramo de autovía de 7,9 kilómetros, desde la conexión provisional con la CN-340 al este de Calahonda hasta el enlace de Castell de Ferro, tiene sus antecedentes en el estudio informativo EI-1-E34 del tramo Motril-Adra.

Con fecha 29 de julio de 1996, la Dirección General de Política Ambiental formuló la declaración de impacto ambiental sobre el «estudio informativo de la autovía Málaga-Motril, tramo Motril-Adra». El estudio informativo del tramo Motril-Adra fue aprobado definitivamente, junto con su expediente de información pública, el 2 de enero de 1997, segregándose de la aprobación el subtramo comprendido entre el origen y el enlace de Castell de Ferro, ya que en dicho subtramo la declaración de impacto ambiental se inclinaba por una solución interior mucha más cara que la solución costera propuesta en el estudio informativo.

Dada la información existente para elaborar el citado estudio informativo y la obtenida en el procedimiento de información pública, no se consideró necesario realizar ningún tipo más de consultas complementarias.

En el estudio informativo EI-1-E34 relativo al tramo Motril-Adra, las repuestas recibidas a las consultas previas y que afectan con carácter general al tramo comprendido en el presente anteproyecto son las siguientes:

El Instituto de Recursos Naturales y Agrobiológicos de Sevilla considera muy positiva la solución propuesta de alejar la autovía de la costa, debiendo reforestarse los taludes con especies autóctonas.

La Dirección Provincial en Granada de la Agencia de Medio Ambiente Andaluza recalca la necesidad de realizar un estudio detallado de la vegetación, flora, fauna y paisaje y una restauración ambiental y paisajística una vez finalizada la obra. También cita la obligación de cumplir las normas contenidas en el Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Físico de la Provincia de Granada y la especial protección que se exige para acantilados, calas y playas. Considera que las alturas de desmontes y terraplenes no deben exceder de 25 metros, que se deben respetar los drenajes naturales y que la valla de protección debe ser metálica plastificada y no debe pasar los 2 metros de altura. Por último, hace referencia a la claridad que deben tener los criterios de evaluación de las diferentes alternativas.

Las observaciones del Ayuntamiento de Polopos no afectan al tramo comprendido en el presente anteproyecto y la Jefatura de Costas expresa su falta de información para emitir ningún tipo de informe.

AGNADEN (Agrupación Granadina de Naturalistas) expresa que la autovía debe estar alejada de la costa 6 ó 7 kilómetros, que se debe realizar un programa de regeneración con plantas autóctonas, que los taludes deben tener una pendiente no muy acusada y que el trazado debe evitar las áreas con vegetación autóctona, y, por último, resalta el valor de los cultivos

abiertos de la vega de Motril que permiten la existencia de una determinada ornitofauna.

El Departamento de Biología Vegetal de la Universidad de Granada resalta la importancia del *Rosmarinus tomentosus* entre Calahonda y Castell de Ferro y del *Teucrium rixanense* en la rambla de la Rijana, recomendando que el trazado evite afectar a ejemplares de dichos endemismos. Con carácter general señala la importancia de la restauración de taludes utilizando especies autóctonas y el tratamiento especial que se deberían dar a determinadas zonas en que se conserva vegetación autóctona.

El Instituto Andaluz de Geología Mediterránea resalta la importancia de la estabilidad de los taludes y la necesidad de su restauración. En este mismo sentido se expresa el informe del Servicio de Coordinación y Asistencia Técnica del antiguo MOPU.

El Instituto Andaluz de Reforma Agraria considera mínimos los impactos posibles, y por último, el antiguo ICONA recuerda que los impactos de este tramo no son independientes de los de otros tramos de autovía y la proximidad al trazado de determinados espacios de interés natural. Considera la presencia de especies catalogadas en el Real Decreto 439/1990, como la nutria y varias especies de murciélagos y del Lince, sin embargo, el estudio de impacto ambiental descarta la presencia de este felino. Recomendación que para minimizar el impacto la mayor parte del trazado discurra sobre el de la carretera nacional. Se debe evitar todo tipo de molestias a la fauna por la obra durante la época de cría, entre mediados de abril y finales de junio. Considera que la infraestructura debe tener una adecuada permeabilidad, recomendado un tamaño mínimo para los pasos de fauna y la ubicación apropiada de los mismos, etc.

ANEXO II

Descripción general del anteproyecto

El presente anteproyecto corresponde a un tramo de la autovía del Mediterráneo de 7,9 kilómetros comprendido entre un punto intermedio situado al este de Calahonda y el enlace de Castell de Ferro.

El desglose de la orden de estudio de 20 de noviembre de 1997 dividió el tramo «enlace de Motril-enlace de Gualchos en Castell de Ferro» en el anteproyecto A1-GR-3100A «enlace Motril conexión provisional con la CN-340 al este de Calahonda» y en el A1-GR-3100B «conexión provisional al este de Calahonda enlace de Gualchos en Castell de Ferro».

El anteproyecto A1-GR-3100B incluye además del tramo de autovía de 7,9 kilómetros un enlace tipo trompeta en Castell de Ferro. En el anteproyecto se realiza una comparación entre las diferentes alternativas interiores y costeras, si bien los 2,5 primeros Km de la alternativa elegida se desarrollan en el anteproyecto A1-GR-3100A del tramo anterior.

El trabajo se realizó en varias fases. En la primera fase, común para ambos anteproyectos, se comparan, sobre la base de los trazados de los antiguos estudios informativos, dos alternativas costeras y dos interiores con condiciones de diseño de 100 Km/hora (AV-100) y una alternativa interior y otra costera con condiciones de diseño de 80 Km/hora (AV-80).

En una segunda fase, también común para ambos anteproyectos, se descartan la alternativa costera AV-80 y la alternativa más interior AV-100. La AV-80 interior se transforma en una alternativa mixta con condiciones de diseño de 80 kilómetros/hora en el túnel mas largo para forzar las pendientes y disminuir así su longitud y su coste y de 100 kilómetros/hora en el resto del trazado.

En la tercera fase se separan para su estudio ambos anteproyectos, y se descarta por su importante afectación al medio la alternativa costera baja o más próxima a la costa. El estudio comparativo se realiza, basándose en un análisis multicriterio, de la alternativa costera alta y de las dos alternativas interiores una con condiciones de diseño de 100 kilómetros/hora (AV-100) y otra con condiciones mixtas de 80 y de 100 kilómetros/hora (AV-100/80).

La comparación entre las tres alternativas se realiza por medio de un análisis multicriterio en el que se consideran objetivos medioambientales, económicos y funcional territoriales. Los criterios de evaluación para el objetivo medioambiental son: vegetación, fauna, espacios naturales, paisaje, planeamiento urbanístico, patrimonio cultural y arqueológico. En el criterio económico se utiliza el presupuesto de inversión y en el criterio funcional territorial se utilizan: velocidad de planeamiento, seguridad vial, conectividad con la red existente y permeabilidad territorial. La alternativa que resulta mejor, utilizando el método pattern y asignando pesos de 0,4 a los objetivos medioambiental y económico y 0,2 al funcional territorial, es la 1a o costera alta. Los análisis de sensibilidad y robustez demuestran la superioridad de esta alternativa.

El anteproyecto además de incluir el estudio de impacto ambiental incluye estudios hidrológicos, climáticos, geotécnicos, de trazado, de firmes

y pavimentos, estructuras, ordenación ecológica, estética y paisajística, de obras complementarias. etc.

La autovía se diseña con dos calzadas de 7.00 metros, arcenes interiores de 1,0 metros y exteriores de 2,5 metros. En los túneles se añaden dos aceras de 0,75 metros y en las estructuras se añade además dos barreras de hormigón de 0,4 metros. La mediana es variable siempre mayor de 14 metros. Las áreas de servicio y descansos quedan fuera del alcance del anteproyecto, ya que se considera que se debe realizarse de forma conjunta en todo el tramo Nerja-Motril.

En el tramo proyectado de autovía se incluye el túnel de Romeral de 260 metros de longitud media y los viaductos del Zacatín, Puntal Blanco y Gualchos de 475, 208 y 455 metros de longitud respectivamente. El cambio de solución supone la necesidad de diseñar un nuevo viaducto en el barranco del Torilejo. Existen un paso superior, cuatro pasos inferiores tipo pórtico, un paso inferior tipo vigas prefabricadas y un muro de suelo reforzado.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de Evaluación del Impacto Ambiental y el reglamento para su ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El área de estudio se encuentra en la franja costera, al sur de la provincia de Granada en el sector central de la costa Mediterránea. El estudio de impacto ambiental, excepto en relación con algunos detalles de las medidas correctoras, está realizado conjuntamente para los anteproyectos A1-GR-3100A y A1-GR-3100B e incluye zonas de los términos municipales de Motril, Gualchos y Lújar.

Al norte de la zona estudiada se encuentra la sierra de Lújar que constituye una franja montañosa paralela a todo el trazado de la autovía. A su vez existen una serie de estribaciones perpendiculares a la anterior y en sentido norte-sur que en determinados momentos llegan hasta el mar, encajonando dentro de ellas una red de ríos y arroyos de carácter estacional.

Existe una llanura de unos 20 kilómetros de longitud sólo interrumpida por el acantilado rocoso del cabo Sacratif y que llega hasta la localidad de Calahonda. Entre las llanuras de Calahonda y Castell de Ferro se encuentra una zona abrupta y llena de barrancos que confluye en frentes de acantilados y ensenadas litorales.

EL estudio después de una introducción y realizar una breve descripción del anteproyecto realiza un análisis de la situación preoperacional, realizando un detallado inventario ambiental.

El inventario primeramente incluye una síntesis geológica, hidrogeológica e hidrológica.

La zona de estudio esta enteramente incluida en el complejo alpujarride. Estratigráficamente se distingue el manto de Murtas, la unidad de Sacratif y los aluviales y coluviales cuaternarios.

Hidrogeológicamente se distinguen un acuífero carbonatado entre la zona de Gualchos y Castell de Ferro y acuíferos detríticos en la zona de las ramblas. El estudio hidrológico calcula los caudales de todas las cuencas atravesadas por la autopista para periodos de retorno de 500 años.

El inventario contiene un estudio edafológico sobre los diferentes tipos de suelos y un estudio climático.

En el estudio de vegetación se describe primeramente las distintas unidades de vegetación existentes en la zona: Matorrales, vegetación litoral marina, pinares, vegetación riparia, eriales y vegetación ruderal nitrófila con matorrales muy degradados, cultivos forzados, cultivos herbáceos de vegas y huertas, cultivos de almendros, lindes y setos arbóreos y zonas sin vegetación. Existen en la zona gran cantidad de endemismos pero son particularmente importantes el *Rosmarinus tomentosus* y el *Buxus balearica* por estar en peligro de extinción. En relación con los mismos deben seguirse métodos de protección estrictos. Por ello, en el estudio se consideran de máximo interés las zonas de matorral que aun se conservan en pequeñas estribaciones montañosas y en los barrancos del Torilejo, de la Rijana y de Vizcarra. También se considera de máximo interés los restos de vegetación riparia que se conserva en algunas ramblas. Las repoblaciones de pino carrasco se consideran de un interés menor y del resto se da cierto valor a los eriales, cultivos de almendros y de vega.

En cuanto a la fauna dentro de los moluscos figura el iberus gualterianus como especie necesaria de especial protección pero no parece que se encuentre dentro de la zona de estudio. En cuanto a anfibios y reptiles no existen problemas especiales, aunque se da la presencia de algunas especies de las comprendidas en la directiva hábitats 92/43 de la CEE,

sin embargo ninguna de las especies se encuentra especialmente amenazada. En la zona tienen especial importancia los quirópteros existiendo colonias en diversas cavidades de la zona litoral entre Calahonda y Castell de Ferro. Como hábitats tienen interés como refugio para determinadas especies, las ramblas, charcas y playas, los matorrales, los roquedos y los cultivos tradicionales de olivos y almendros. No existen en la zona corredores destacables para el paso de la fauna.

Como espacios naturales señala los incluidos en el Plan Especial de Protección de la provincia de Granada (Sierras de Lújar, Jolúcar y el Conjuro, cabo Sacratif, acantilados de Calahonda-Castell y Vega de Motril Salobreña) y en el inventario del Icona.

El inventario contiene también un estudio socioeconómico en el que se incluye el régimen urbanístico del suelo. Asimismo se acompaña un inventario de recursos culturales y vías pecuarias.

En el paisaje se distinguen ocho tipos diferentes en los que se valora la calidad y la fragilidad y, por último, no considera relevantes los niveles de contaminación atmosférica y acústica que se producirán como consecuencia de la construcción de la autopista.

El estudio realiza, a continuación, un análisis ambiental de las diferentes alternativas, para ello considera las distintas acciones del proyecto que pueden tener incidencia medioambiental en fase de construcción y en fase de explotación y las incidencias que cada alternativa puede tener sobre los diferentes aspectos de los medios físicos, biótico y social: Clima, geología y geomorfología, suelos, hidrología e hidrogeología, vegetación, fauna espacios naturales, paisaje, planeamiento urbanístico, patrimonio cultural y arqueológico y contaminación acústica y atmosférica.

El impacto es clasificado en cada caso de compatible, moderado, severo o crítico. Para ninguna alternativa y para ninguna variable en conjunto, encuentra el estudio impactos críticos o severos. Posteriormente realiza una cuantificación de los impactos resultando un valor moderado para todas las alternativas excepto para la 2 AV(100) que resulta moderado-compatibile. En resumen el mayor impacto de la autovía desde el punto de vista ambiental se produce sobre la vegetación y en especial por atravesar una zona propuesta como lugar de interés comunitario donde se intentan proteger distintos hábitats de matorral.

El estudio contiene una serie de medidas correctoras en relación con los suelos, la geomorfología, hidrología, vegetación, fauna, medio social, patrimonio cultural y arqueológico y paisaje. Finalmente se realiza una descripción detallada de las diferentes actividades que habría que realizar para ejecutar las medidas correctoras y se especifica en que punto de la autovía proyectada se debe realizar cada una de ellas.

El estudio concluye con un programa de vigilancia ambiental y un documento de síntesis.

ANEXO IV

Resumen de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública

Durante el trámite de información pública se presentaron las siguientes alegaciones:

1. «La Rijana, Sociedad Anónima».
2. Don Manuel Ortega Murillo.
3. Don Emilio Puerta Lorenzo.
4. Don José López Melero.
5. Doña Consuelo Rodríguez Castillo.
6. Don Manuel Martín Jodar.
7. Don José González Murillo.
8. Don José Domínguez Fuentes.
9. Don Miguel Ángel Alonso Monteo.
10. Don Miguel García Rodríguez.
11. Don Manuel Hernández Jiménez.
12. Doña Elisa Antonia Puerta Cabrera.
13. Don Antonio Alonso Castilla.
14. Doña María del Carmen Figueroa Díaz.
15. Don Francisco Castilla Fernández.
16. Don Eugenio Rodríguez García.
17. Don Antonio Figueroa López.
18. Don Antonio López Esteban.
19. Don Manuel González Campos.
20. Don Francisco González Prieto.
21. Doña Esmeralda Castilla Vargas.
22. Doña Mercedes Romero Castillo.
23. Don Francisco Puerta Rodríguez.

La alegación número 1 de «La Rijana, Sociedad Anónima». hace presente que dicha sociedad es propietaria de unos terrenos situados al norte de la playa de La Rijana y que está pendiente de un recurso de casación presentado, admitido por el Tribunal Supremo, contra la clasificación del uso del suelo de dichos terrenos que originalmente propuestos como edificables en el proyecto de Normas Subsidiarias de Gualchos, y que finalmente fueron clasificados como no edificables. Se pide, también, que se restablezca la comunicación entre las partes en que la autovía dividirá la finca y entre la referida finca y la playa de La Rijana. No se alega nada en contra del trazado de la autovía.

Las alegaciones números 2 y 3 presentadas por don Manuel Ortega Murillo y don Emilio Puerta Lorenzo además de señalar que la autovía ocuparía fincas de su propiedad, resaltan el alto valor de las fincas de la zona por dedicarse a la agricultura intensiva y el alto valor ecológico de la zona sur del Pico del Águila.

El resto de alegaciones no son ambientalmente relevantes y se refieren a cuestiones relacionadas con el expediente de expropiación.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

9325 *RESOLUCIÓN de 15 de abril de 2002, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se autoriza la sustitución de la entidad gestora del fondo, Futurespaña 40, Fondo de Pensiones.*

Por Resolución de 28 de diciembre de 1988 se procedió a la inscripción en el Registro Administrativo de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46 del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 1307/1988, de 30 de septiembre, del Fondo Futurespaña 40, Fondo de Pensiones (F0088), constando como entidad gestora, «Caja España Gestora de Pensiones, Sociedad Anónima», Entidad Gestora de Fondos de Pensiones (G0089) y Caja España de Inversiones, Caja de Ahorros y Monte de Piedad (D0120), como entidad depositaria.

La Comisión de Control del expresado fondo, con fecha 11 de diciembre de 2000, acordó designar como nueva entidad gestora a Caja España Vida, Compañía de Seguros y Reaseguros (G0203).

En aplicación de lo previsto en la vigente legislación de Planes y Fondos de Pensiones y conforme al artículo 8.º de la Orden Ministerial de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10),

Esta Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones acuerda autorizar dicha sustitución.

Madrid, 15 de abril de 2002.—La Directora general, María Pilar González de Frutos.

9326 *RESOLUCIÓN de 15 de abril de 2002, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se autoriza la sustitución de la entidad gestora del fondo, Futurespaña 60, Fondo de Pensiones.*

Por Resolución de 28 de octubre de 1998 se procedió a la inscripción en el Registro Administrativo de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46 del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 1307/1988, de 30 de septiembre, del Fondo Futurespaña 60, Fondo de Pensiones (F0589), concurriendo como entidad gestora, «Caja España Gestora de Pensiones, Sociedad Anónima», Entidad Gestora de Fondos de Pensiones (G0089) y Caja España de Inversiones, Caja de Ahorros y Monte de Piedad (D0120), como entidad depositaria.

La Comisión de Control del expresado Fondo, con fecha 11 de diciembre de 2001, acordó designar como nueva entidad gestora a Caja España Vida, Compañía de Seguros y Reaseguros (G0203).

En aplicación de lo previsto en la vigente legislación de Planes y Fondos de Pensiones y conforme al artículo 8.º de la Orden Ministerial de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10),