

Los estudios, proyectos, expropiaciones, dirección de obra y cualquier otra asistencia técnica necesaria para dar adecuado cumplimiento al objeto del presente Convenio de colaboración serán financiados con la misma fórmula de reparto establecida en esta cláusula.

**Sexta. Aportaciones.**—Para posibilitar la utilización de fondos europeos en la parte de la financiación estatal de este Convenio de Colaboración, la contribución del Principado de Asturias será efectuada con aportaciones que hagan compatible dicha utilización.

A tal efecto, dichas aportaciones se materializarán mediante transferencias dinerarias a la cuenta 9000.0046.40.020000780 de la Confederación Hidrográfica del Norte en el Banco de España. Para el año 2003, la aportación del Principado de Asturias, que se eleva a la cantidad de 271.180,46 euros, se financiará con cargo a la aplicación presupuestaria 14.02.441A.703.00 de los vigentes presupuestos generales del Principado de Asturias para el año 2003, aprobados por Ley del Principado de Asturias 14/2002, de 27 de diciembre, en el plazo de tres meses a partir de la aprobación por la Confederación Hidrográfica del Norte del documento contractual correspondiente, contra la presentación de certificaciones de obra por el importe comprometido.

**Séptima. Pagos.**—Corresponde a la Confederación Hidrográfica del Norte, como órgano de contratación de las actuaciones objeto de este Convenio, el pago a los adjudicatarios de las obligaciones derivadas de la ejecución de los correspondientes contratos.

**Octava. Entrega.**—Una vez terminada cada obra o actuación y recibida definitivamente por la Confederación Hidrográfica del Norte, se entregará para su uso público al Ayuntamiento de Lena, que a partir de tal momento se hará cargo a todos los efectos de la misma.

**Novena. Comisión de Seguimiento.**—La Comisión de seguimiento del Protocolo General referenciada en expositivo tercero actuará como órgano mixto de vigilancia y control del presente Convenio de Colaboración, incorporando a sus reuniones un representante del Ayuntamiento de Lena.

Este órgano velará por la debida coordinación y participación en la ejecución de las obras, resolviendo las dudas que se presenten en la interpretación del presente Convenio de Colaboración e informará de las posibles incidencias y modificaciones en la ejecución del proyecto.

**Décima. Vigencia.**—La vigencia del presente Convenio de colaboración se extenderá durante el plazo y en las condiciones establecidas en la cláusula segunda.

Además de lo establecido en la cláusula duodécima, podrá extinguirse, asimismo, por alguna de las siguientes causas:

- El mutuo acuerdo de las partes que lo suscriben.
- La entrada en vigor de disposiciones legales o reglamentarias que determinen su extinción.
- El incumplimiento de cualquiera de sus cláusulas.

En estos casos se establecerá, en función de la causa concreta de extinción y a la vista de la situación particular de los trabajos en curso, la forma de terminación de los mismos.

**Undécima. Jurisdicción.**—Las cuestiones litigiosas que puedan surgir en la interpretación, cumplimiento y eficacia del presente Convenio de Colaboración, sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula novena, serán de conocimiento y competencia del Orden Jurisdiccional Contencioso Administrativo.

**Duodécima. Condición resolutoria.**—La efectividad del presente Convenio de colaboración queda sujeta a la condición resolutoria de la aprobación por parte de las Instituciones Comunitarias de la financiación de las actuaciones con cargo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

**Decimotercera. Publicidad de las actuaciones.**—En la publicidad que se realice sobre las acciones financiadas al amparo del presente Convenio, será obligatoria la aparición del anagrama del Gobierno del Principado de Asturias o la referencia al mismo en condiciones análogas a las demás instituciones financiadoras.

Manifestando su conformidad con todo lo anterior firman el presente documento, por triplicado ejemplar, en el lugar y fecha reflejado en el encabezamiento.—El Presidente de la Confederación Hidrográfica del Norte, Fernando González Landa.—El Consejero de Medio Ambiente, Herminio Sastre Andrés.—El Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Lena, Hugo Alfonso Morán Fernández.

## 12766 RESOLUCIÓN de 6 de junio de 2003, del Organismo Autónomo Parques Nacionales, sobre delegación de atribuciones.

Esta Presidencia, en virtud de las competencias atribuidas en Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, que desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, resuelve:

Primero.—Se delega en los Directores de los Parques Nacionales o Centros Periféricos o, en su ausencia, en los Directores Adjuntos o personas que legalmente les sustituyan, excepto en el Director del Parque Nacional de Sierra Nevada en el que la delegación recaerá directamente en el Director Adjunto o persona que legalmente lo sustituya, la siguiente atribución:

a) La competencia para ordenar pagos materiales relativos a pagos «a justificar» y para autorizar y comprometer gastos, reconocer obligaciones y ordenar pagos materiales en relación con los gastos periódicos y repetitivos que se atiendan con cargo al sistema de Caja fija, todo ello dentro de su correspondiente adscripción.

Segundo.—La delegación de atribuciones a que se refiere esta Resolución se entiende sin perjuicio del ejercicio de la potestad de avocación del órgano delegante.

Tercero.—Cuantos actos y resoluciones se adopten en ejercicio de las atribuciones conferidas en virtud de esta Resolución exigirán la constancia expresa de la delegación, con mención de esta Resolución y su fecha de publicación.

Cuarto.—La presente Resolución entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 6 de junio de 2003.—El Presidente, Juan del Alamo Jiménez.

## 12767 RESOLUCIÓN de 21 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Variante exterior de Granada y acceso a su aeropuerto. Variante de Granada. N-323. E-902», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

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 de 2001, 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificados por el Real Decreto 376/2001 de 6 de abril, por los que se establece 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.

Con objeto de iniciar el procedimiento, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió, con fecha 26 de diciembre de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente la memoria-resumen del estudio informativo «Variante exterior de Granada y acceso a su aeropuerto. Variante de Granada. N-323. E-902.»

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en cumplimiento del artículo 13 del Reglamento, con fecha 27 de marzo de 2001 inició el período de consultas previas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Real Decreto 1131/1988, con fechas de salida 13 de julio de 2001, 19 de septiembre de 2001 y 26 de diciembre de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental envió a la Dirección General de Carreteras el contenido de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

El estudio informativo de la «Variante exterior de Granada y acceso a su aeropuerto». Variante de Granada N-323. E-902», promovido por la Dirección General de Carreteras, fue aprobado provisionalmente el 19 de

diciembre de 2001 y posteriormente, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Real Decreto 1131/1988, fue sometido el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental conjuntamente al trámite de información pública por un periodo de treinta días hábiles, tras el anuncio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 9 de marzo de 2002.

Con posterioridad, conforme al artículo 16 del Real Decreto 1131/1988, con fecha 11 de julio de 2002, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el estudio informativo del proyecto referido, el estudio de impacto ambiental y el expediente de la información pública, al objeto de que se formulará la correspondiente declaración de impacto ambiental.

En el anexo II se describen los datos esenciales del estudio informativo; en el anexo III se recogen los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental y en el anexo IV se incluye la relación de alegantes y un resumen de las alegaciones más significativas presentadas durante el periodo de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por la Ley 6/2001 de 8 de mayo de 2001 de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de junio de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.1, 16.1, y 18 del reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Variante exterior de Granada y acceso a su aeropuerto. Variante de Granada. N-323. E-902».

#### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación contenida en el expediente y completado el análisis con una visita a la zona del proyecto, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental considera que, de acuerdo con la información aportada por el promotor, de las seis alternativas consideradas, tres para la variante de Granada y tres para el acceso al aeropuerto de Granada, ninguna de ellas presenta impactos significativos sobre el medio ambiente y valora que las alternativas A-1/B-2 y A-3/B-1 son las más viables desde el punto de vista ambiental.

El estudio informativo considera las alternativas A-1, A-2 y A-3 para la variante de Granada y las alternativas B-1, B-2 y B-3 para el acceso al aeropuerto.

Tanto la alternativa A-1 como la alternativa A-2 de la variante exterior de Granada son compatibles con las alternativas B-2 y B-3 de acceso al aeropuerto de Granada. Por otro lado, la alternativa A-3 solamente es compatible con la alternativa B-1.

Como resultado del análisis multicriterio realizado en el estudio informativo aplicando distintos métodos, se puede concluir que la alternativa A-1 es la que resulta más favorable seguida de cerca por las alternativas A-2 y A-3. Con respecto a las dos alternativas planteadas para el acceso al aeropuerto B-2 y B-3, y tras la realización de un análisis cualitativo, el estudio informativo concluye que, de la comparación entre ambas, el trazado de la alternativa B-2 es el que cumple con mayor eficacia y rigor los objetivos ambientales, económicos, territoriales y funcionales.

El estudio de impacto ambiental valora que los impactos generados por las distintas alternativas propuestas pueden ser minimizados con la aplicación de medidas correctoras, pero no estima el impacto global generado por cada alternativa, ni establece una relación de preferencias según los impactos previstos.

Del análisis de las alegaciones presentadas durante el periodo de información pública se concluye que la alternativa A-1 presenta algunas dificultades debido a la elevada tasa de crecimiento de tráfico de la N-323 y la A-92 y algunos problemas técnicos por la complejidad que tiene la modificación del actual enlace de la N-323 con la A-92. Además, la selección de esta alternativa está condicionada a los acuerdos de cotitularidad a los que pudieran llegar el Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía.

La alternativa A-2 presenta dificultades técnicas y afecciones de carácter ambiental debido a que el trazado discurre a lo largo del estrecho corredor existente entre el núcleo urbano de Atarfe y el pie de monte de Sierra Elvira, quedando encajado entre las numerosas urbanizaciones que allí existen y la sierra.

El primer tramo del trazado de la alternativa A-3 afecta una mayor superficie de terrenos de la Vega Baja de Granada que las alternativas A-1 y A-2, pero a partir del p.k. 16+000 su trazado es común al resto de las alternativas, siendo en este segundo tramo la afección al medio del mismo orden de magnitud en todas las soluciones estudiadas.

Por tanto, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, como órgano promotor del proyecto, para desarrollar tanto la alternativa A-1/B-2 como la alternativa A-3/B-1 deberá cumplir las recomendaciones y medidas preventivas, protectoras y compensatorias definidas en

el estudio de impacto ambiental y además las condiciones de la presente declaración.

En el caso de que el promotor optara finalmente por la alternativa A-1/B-2, si como consecuencia de los acuerdos de cotitularidad alcanzados por el Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía fuera necesario la creación de calzadas laterales o nuevas ampliaciones de carriles distintas a las previstas en este estudio informativo, la modificación del proyecto (apartado 9 K del Anexo II) deberá someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en el apartado 2 del artículo 1 de la Ley 6/2001.

#### 1. Adecuación ambiental del trazado

Como criterio general, el proyecto de trazado y construcción adoptará las soluciones necesarias para reducir la ocupación del suelo. En concreto, desde el inicio del tramo hasta el p. k. 15+500 aproximadamente de la alternativa A-3 se minimizará la ocupación de los suelos en el espacio catalogado por el Plan Especial de Protección del Medio Físico «Vega de Granada», adoptando distintas soluciones constructivas como reducir el desarrollo de los taludes, reducir la mediana de la autovía dentro de los límites establecidos en la norma 3.1.IC de trazado, de la instrucción de carreteras (B.O.E. de 2 de febrero de 2000), situar las vías de servicio y caminos de enlace lo más próximo al tronco de la autovía y evitar la localización de vertederos, parque de maquinaria e instalaciones auxiliares dentro de este espacio.

Como regla general para todas las alternativas, al objeto de minimizar el impacto paisajístico, facilitar la permeabilidad transversal y minimizar la afección a los hábitats prioritarios definidos por la Directiva 92/43/CEE (zonas de prados húmedos mediterráneos, bosques galería y matorrales ribereños termomediterráneos), el cruce de los arroyos se realizará en viaducto.

Para minimizar la afección a los suelos, a la vegetación y al paisaje, y facilitar las posibilidades de recuperación de las zonas de vegetación natural que constituyen hábitats prioritarios según la Directiva 92/43/CEE (matorrales termomediterráneos y pre-estépicos con vegetación gypsícola ibérica), en los tramos comprendidos entre los pp. kk. 21+500 a 21+800; pp. kk. 24+700 a 25+200; pp. kk. 25+500 a 25+700 y pp. kk. 27+500 a 28+000 de la alternativa A-1 y equivalentes de la alternativa A-3, se estudiará la viabilidad técnica de sustituir los desmonte con altura superior a 15 m por un falso túnel.

Con objeto de evitar cualquier afección al conjunto catalogado como edificio de interés elevado de la «Casería de Santa Ana», situado en torno al p.k. 10+900 de la alternativa A-1, se estudiarán otras soluciones para la ampliación de la calzada en el tramo comprendido entre los pp. kk. 10+400 a 12+500, de forma que se garantice la estabilidad del edificio.

#### 2. Protección y conservación de los suelos y de la vegetación

De acuerdo a lo indicado en la condición 1 de esta declaración, como regla general en el proyecto de trazado y construcción, se adoptarán soluciones que reduzcan la ocupación del suelo y de la vegetación. Además, con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de todos los ríos, arroyos y barrancos, las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia suficiente que eviten estas formaciones y que permita la revegetación, en su caso, siempre de acuerdo a lo indicado en la condición 3 sobre ocupación del dominio público hidráulico. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera.

Con el mismo criterio de minimizar la ocupación del suelo y proteger la vegetación, antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible a la franja de ocupación de la explanación de la vía. Las zonas de instalaciones auxiliares y de 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 del 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. En el proyecto de construcción se definirán las zonas de acopio y las condiciones de mantenimiento y conservación de la tierra vegetal hasta su reutilización, así como el plan de gestión de tierras, las zonas de restauración previstas y la programación de actuaciones.

Las instalaciones auxiliares, tales como parque de maquinaria, almacén de materiales, las instalaciones provisionales de obra y la planta de aglo-

merado asfáltico, se situarán en las zonas donde los suelos y la vegetación no tengan especial valor de conservación. En concreto, se evitará su ubicación en las zonas protegidas por las distintas figuras de ordenación, como son los suelos de valor agrológico de la Vega de Granada, zonas protegidas por valores ambientales y paisajísticos (Sierra Elvira, Pinares del Sur de Santa Fe), los hábitats de interés comunitario (Directiva 92/43/CEE) y los asociados a zonas húmedas y corrientes de aguas.

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.

### 3. Protección del sistema hidrológico

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Sur, las siguientes medidas:

Para las obras de drenaje proyectadas se tendrá en cuenta la avenida correspondiente a un periodo de retorno de 500 años, que deberá ser evacuada sin problemas en todos los cauces afectados.

Para evitar la alteración de la red de drenaje actual, así como para mantener la necesaria seguridad ante avenidas y posibles inundaciones, los cauces y barrancos interceptados tendrán cada uno un drenaje transversal propio, desechándose la concentración de las escorrentías de diferentes cuencas parciales en un único punto de drenaje.

En los tramos de las alternativas A-1 y A-3 que atraviesan la Vega Baja de Granada, donde las pendientes son muy bajas o inexistentes, se realizará un estudio de inundabilidad que incluya un análisis sobre el posible efecto barrera de la infraestructura y se dimensionarán las obras de drenaje de forma que no se produzcan encharcamientos en los terrenos situados en las márgenes de la autovía.

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, sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 sobre la protección de la vegetación de ribera. Siempre que sea técnicamente viable, se colocarán las pilas fuera de los cauces y los puentes sobre los barrancos se proyectarán con un solo vano, sin pilas intermedias.

En los tramos de nuevo trazado, se estudiará la permeabilidad real y la vulnerabilidad de los acuíferos de la Vega de Granada de manera que se puedan identificar las afecciones a los mismos, así como a los pozos. Se desarrollarán las soluciones técnicas necesarias que garanticen su mantenimiento y continuidad, evitando afectar a las zonas de recarga. Este estudio también servirá de información básica para limitar las zonas que serán excluidas a efectos de localización de instalaciones auxiliares y posibles vertederos.

No se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, en áreas de las que directamente, o indirectamente por escorrentía o por erosión se afecte a los ríos, arroyos o cauces estacionales.

Se instalarán balsas de decantación en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, y barreras de retención de sedimentos en todos los tramos del trazado que discurren próximos a ríos, arroyos y barrancos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación que podrán ser vertidas a los cursos de agua y barrancos si cumplen con la legislación vigente relativa a los vertidos y cuentan con la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Sur. Si el agua no cumple estos requisitos, deberá ser tratada por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido a cauce.

En ningún caso los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción, se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán según la normativa aplicable.

Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos u otros sistemas análogos, siempre que sea necesario para garantizar que no se produzcan arrastre de sedimentos a los cauces y a las acequias. Estos sistemas serán retirados una vez terminadas las obras.

### 4. Protección de la fauna

Tal y como se establece en las condiciones 2 y 3 se evitará la afección a los cursos de agua y a la vegetación de ribera asociada, por su condición de hábitats prioritarios y además, por su interés como hábitats para la fauna.

Dado que el estudio de impacto ambiental señala como hábitats de interés para la fauna las zonas arboladas y las zonas de matorrales termomediterráneos y pre-estépicos con vegetación gypsícola ibérica (Hábitats de interés comunitario según la Directiva 92/43/CEE) se extremarán las precauciones durante la fase de construcción en estas zonas. En este sentido, el proyecto de construcción incluirá la delimitación de los viales de circulación de maquinaria en el entorno de dichos espacios, de tal manera que se asegure la mínima afección a los mismos. Además, con objeto de asegurar el éxito reproductor de las poblaciones de fauna que habitan estas zonas y, de acuerdo a lo indicado en el estudio de impacto ambiental, se limitará el desbroce y los movimientos de tierra durante el periodo de tiempo comprendido entre primeros de marzo y finales de julio.

El proyecto de construcción incorporará un estudio faunístico de detalle, que concluirá sobre la necesidad de establecer pasos específicos de fauna. En el caso de que de dicho estudio se derivase la necesidad de establecer dichos pasos, el proyecto de construcción incluirá la ubicación, dimensiones y características de los mismos, atendiendo a su pretendida funcionalidad.

Se adecuarán las obras de drenaje transversal como pasos para anfibios, reptiles y mamíferos de pequeño tamaño. Para ello, las salidas de los drenajes se protegerán contra la erosión, mediante soleras, se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna y se revegetará el entorno del paso para facilitar su utilización para la fauna. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas. También se establecerán pasos de fauna en las acequias importantes que sean repuestas, dejando un pasillo a ambos lados de la acequia u otro sistema que tenga la misma finalidad.

Para impedir el acceso de los animales de pequeño tamaño a la autovía, el vallado a lo largo del trazado será de tipo progresivo y tendrá su base enterrada. Además se dispondrán pequeñas puertas o rampas unidireccionales para permitir la salida de los animales que pudieran accidentalmente acceder a la calzada.

El programa de vigilancia ambiental, para la fase de explotación, incorporará las campañas de muestreo necesarias para verificar la eficacia de las medidas aplicadas.

### 5. Protección atmosférica

Para evitar las molestias que el polvo generado durante las obras de construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades más próximas y sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las márgenes de la zona de obras, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a 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 permanentemente húmedos los caminos utilizados.

Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

### 6. Contaminación 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, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las zonas sensibles próximas a los núcleos urbanos y a todas las edificaciones dispersas situadas a menos de 200 metros de la autovía.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección necesarias para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Se seleccionarán las soluciones que mejor se adecuen a las características paisajísticas del ámbito de la traza.

Teniendo en cuenta lo establecido en el Decreto 74/1996 de la Junta de Andalucía, de 20 de febrero, los objetivos de calidad para los niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales y de servicios terciarios no comerciales ni sanitarios:

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

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

Zonas con actividades comerciales:

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

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



Zona industrial o servicios urbanos:

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

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

Zonas hospitalarias:

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

Leq (23 horas-7 horas) menor que 50 dB(A).

Para las zonas de interés faunístico, aunque el citado Decreto no establece límites admisibles de ruido, se cumplirá con lo siguiente:

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

En ninguna de las zonas se superará la  $L_{máx}$  de 85 dB(A), medida en análogas condiciones a las expuestas para los valores de Leq.

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes en el suelo urbano consolidado medidos a 1,5 metros de las fachadas y a no menos de 1,20 metros del nivel de suelo.

En el primer tramo de trazado de la alternativa A-1, que supone una ampliación de carriles de la carretera A-92, en caso de que el nivel de ruido de fondo inicial supere los límites de inmisión definidos como objetivo de calidad, éste se considerará como valor de máxima emisión al exterior.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en las zonas de mayor sensibilidad acústica indicadas en el primer párrafo de esta condición, pudiéndose variar estos horarios para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán ser detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico de previsión aplicado en el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición. De los resultados del programa de vigilancia ambiental se determinará, en su caso, la necesidad de incrementar las medidas correctoras previstas o revisar los sistemas de apantallamiento implantados.

### 7. Protección del patrimonio cultural

En el caso de que se desarrolle la alternativa A-3, previo al desbroce, se señalarán y vallará el perímetro de todos los elementos patrimoniales catalogados en el entorno de la traza, para evitar cualquier afección durante las obras.

Tal y como se indica en la condición 1, en el caso de que se desarrolle la alternativa A-1 se estudiarán distintas soluciones para la ampliación de la calzada en el tramo comprendido entre los pp. kk. 10+400 a 12+500, de forma que se garantice la estabilidad del edificio catalogado como edificio de interés elevado de la «Casería de Santa Ana». Además, se adoptarán las mismas medidas preventivas sobre señalización y vallado a las que se alude en el apartado anterior de esta condición.

En coordinación con los Servicios Provinciales de Cultura y debido al alto potencial de yacimientos arqueológicos en el ámbito de las distintas alternativas de trazado de la variante de Granada y los accesos al aeropuerto, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estas actuaciones quedarán recogidas en el proyecto de construcción que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con el citado organismo, en el que se considerarán las posibles modificaciones de trazado, medidas preventivas y correctoras posibles e iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

### 8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes

El proyecto de construcción incorporará la reposición de las vías pecuarias interceptadas, identificadas en el estudio de impacto ambiental, de forma que se garantice el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios, según lo establecido en el artículo 32 del Decreto 155/1998, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Durante la fase 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 los 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 dicha reposición conlleva.

La reposición de las infraestructuras de riego afectadas se realizará en coordinación con las personas o los organismos responsables de su explotación de forma que se garantice la total restitución y continuidad de la red de acequias y minimice la afección temporal por caída de materiales de obra y los cortes temporales de suministro.

### 9. Localización de canteras, préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

Se restringirá a lo estrictamente imprescindible la apertura de pistas provisionales de obra, utilizando el abundante viario rural existente, excepto que se justifique su necesidad o sus ventajas medioambientales.

El documento de planos del proyecto de construcción incluirá un plano, a escala 1:5000, de localización de los 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 incluirán, al menos las siguientes:

Espacios catalogados por el Plan Espacial de Protección del Medio Físico como «Vega de Granada» y las zonas de ocupación de los hábitats de interés comunitario, de acuerdo a la Directiva 92/43/CEE.

Banda de 100 metros a cada lado de los ríos, los barrancos y las acequias.

Zonas de riesgo de encharcamientos.

Terrenos de alta vulnerabilidad hidrogeológica y zonas de recarga de acuíferos.

Suelos de vega de alta calidad, vegetación natural o fauna de interés considerada en el estudio de impacto ambiental.

Proximidades a núcleos edificados y zonas visibles desde infraestructuras muy frecuentadas.

El plano de las zonas de exclusión servirá de base al contratista para la localización de las zonas de acopio temporal y las zonas de vertedero definitivo.

El proyecto de construcción incluirá un estudio de canteras o zonas mineras abandonadas existentes en el entorno de la actuación, para determinar las posibilidades de ser empleadas como zonas de vertido de los excedentes de obra y así contribuir positivamente a restaurar zonas degradadas.

Asimismo, se incluirá un plan de obra, donde se detallarán las medidas protectoras necesarias, entre las que se contarán al menos las limitaciones horarias en la explotación y la ejecución de riegos para evitar la generación de polvo. Por último, estas zonas deberán contar con un proyecto de recuperación ambiental, según se expone en la condición 10 que deberá incluirse en los documentos contractuales del proyecto de construcción.

En cualquier caso, para delimitar las ubicaciones definitivas, si no se tratase de canteras u otras explotaciones mineras abandonadas, tal y como se ha indicado en la condición 7, se procederá a una prospección arqueológica de las zonas seleccionadas, previo a la aprobación del proyecto de construcción.

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

El proyecto de construcción incluirá también en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos e instalaciones auxiliares.

### 10. Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

El proyecto de construcción incluirá un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de las obras, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

En el citado proyecto se definirán las medidas propuestas para la restauración e integración paisajística de los distintos elementos, estén generados de forma directa o indirecta por la obra, como son los taludes en desmonte y terraplén, estructuras de paso sobre ríos, barrancos y acequias,

obras de fábrica, caminos de obra, áreas de préstamos, vertederos y zonas de instalaciones auxiliares.

Se considerarán como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes: los tramos de la autovía que atraviesan la Vega de Granada, la meseta intermontañosa de Malahá, la zona de Montevives, el Cerro del Garbal y la denominada zona de los barrancos, donde se localizan los matorrales declarados como hábitats de interés comunitario.

Se realizará un balance de tierra y se definirá las zonas que serán objeto de restauración con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de las disponibilidades y el impacto visual de las zonas objeto de restauración. De existir excedentes de tierra vegetal, se buscarán soluciones para su reutilización, como el incremento del grosor de la capa de aporte, evitándose, en todo caso su destino a vertedero.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies autóctonas, 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 encuentran 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 los taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos. El tramo en el que el trazado es común a las dos alternativas, para evitar el desarrollo de grandes desmontes, será preciso desarrollar las medidas de acondicionamiento previstas en la condición 1 de esta declaración.

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 accesos 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 referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía; así mismo su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión de acta de recepción de la obra.

### 11. Seguimiento y vigilancia

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes, su frecuencia y período de emisión. Para ello, el programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de inspección.
- Periodicidad de 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 de seguimiento 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 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 preventivas, correctoras y compensatorias; 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 y final de las obras, 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:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración.

Programa de vigilancia y seguimiento ambiental para la fase de obras, indicando expresamente los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a la calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de las obras, indicando los recursos humanos y materiales asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre los aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, sobre el desarrollo y la ejecución de las medidas preventivas y correctoras exigidas por esta declaración.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras: Informe sobre la disposición de drenes transversales en cauces y barrancos interceptados, que se refieren en la condición 3.

Informe sobre las actuaciones relativas al acondicionamiento de drenes transversales como pasos de fauna y a la instalación de pasos específicos, en su caso, que se refieren en la condición 4.

Informe sobre las medidas de protección acústica, en su caso, referidas en la condición 6.

Informe sobre las prospecciones e intervenciones arqueológicas realizadas, que se refieren en la condición 7.

Informe sobre las medidas de reposición de vías pecuarias, caminos y reposición de servicios afectados, que se refieren en la condición 8.

Informe sobre las actuaciones de plantación y siembra, realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, que se refieren en la condición 10.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

e) Semestralmente y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre el estado y efectividad de las medidas de protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre el estado y efectividad de los pasos de fauna y de los drenajes adecuados como pasos de fauna, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros y, en su caso, proyecto de medidas correctoras adicionales, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las plantaciones y siembras realizadas, a que se refiere la condición 10.

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

### 12. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación del proyecto de las prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Informe sobre el plan de gestión de tierras, las zonas de restauración previstas y la programación de actuaciones, que se refiere en la condición 2.

Estudio hidrogeológico de la Vega de Granada, referido en la condición 3.

Estudio de inundabilidad que incluya un análisis sobre el posible efecto barrera de infraestructura, referidas en la condición 3.

Estudio faunístico de detalle que concluya en la disposición o no de pasos de fauna específicos, referidas en la condición 4.

Informe sobre las campañas de muestreo, referidas en la condición 4.

Estudio acústico en las zonas indicadas y medidas correctoras previstas, referidas en la condición 6.

Estudio de canteras y huecos de minas para la gestión de préstamos y excedentes de tierras, referido en la condición 9.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, referido en la condición 10

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

## 13. Financiación de las medidas correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas preventivas que supongan algún tipo de obligación sobre la gestión ambiental de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y en el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

En cumplimiento a lo establecido en el último apartado de la condición 1, cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental sobre el estudio informativo en su diseño en planta, alzado u otros elementos, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificaciones durante la ejecución de la obra, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

- Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
- Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
- Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

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, 21 de mayo de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

## ANEXO I

## Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdelegación del Gobierno en Granada	—
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid)	—
Confederación Hidrográfica del Sur (Málaga)	—
Dirección General de Desarrollo Rural y Actuaciones Estructurales. Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía	—
Dirección General de Bienes Culturales. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía	X
Dirección General de Instituciones del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía	X
Dirección General de Protección Ambiental. Agencia de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente (Sevilla)	X
Dirección General del Instituto Tecnológico Geominero de España (Madrid)	—
Ayuntamiento de Albolote (Granada)	X
Ayuntamiento de Alhendín (Granada)	—
Ayuntamiento de Armilla (Granada)	—
Ayuntamiento de Atarfe (Granada)	—
Ayuntamiento de Chauchina (Granada)	—
Ayuntamiento de Chimeneas (Granada)	—
Ayuntamiento de Churriana de la Vega (Granada)	—
Ayuntamiento de Cijuela (Granada)	—
Ayuntamiento de Cúllar Vega (Granada)	—
Ayuntamiento de Dílar (Granada)	—
Ayuntamiento de Escuzar (Granada)	—
Ayuntamiento de Fuente Vaqueros (Granada)	—
Ayuntamiento de Granada (Granada)	—
Ayuntamiento de Illora (Granada)	—
Ayuntamiento de La Malahá (Granada)	—
Ayuntamiento de La Zubia (Granada)	—
Ayuntamiento de Lachar (Granada)	—
Ayuntamiento de Las Gabias (Granada)	X
Ayuntamiento de Maracena (Granada)	—
Ayuntamiento de Ogijares (Granada)	—
Ayuntamiento de Otura (Granada)	—
Ayuntamiento de Padul (Granada)	—
Ayuntamiento de Peligros (Granada)	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Pinos Puente (Granada)	—
Ayuntamiento de Pulianas (Granada)	—
Ayuntamiento de Santa Fe (Granada)	—
Ayuntamiento de Vegas de Genil (Granada)	—
Ayuntamiento de Ventas de Huelma (Granada)	—
Cátedra de Biología Vegetal (Granada)	—
Departamento de Biología Animal y Ecología (Granada)	—
Departamento de Edafología (Granada)	—
Instituto Universitario de Estudios de Desarrollo Regional (Granada)	—
ADENA (Madrid)	—
AEDENAT (Madrid)	—
Ecologistas en Acción (Madrid)	—
FAT (Madrid)	—
Greenpeace (Madrid)	—
SEO (Madrid)	—
Agrupación Granadina de Naturalista (AGNADEN)	—
Artemisa, Colectivo Ecologista (Granada)	—
Asociación Ecofuturo, Motril (Granada)	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	X

La Dirección General de Bienes Culturales y la Dirección General de Instituciones del Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía exponen, que el Proyecto afecta a los siguientes yacimientos:

- 18/003/0008 Castillejo de Sierra Elvira (Albolote, Granada).
- 18/003/0010 Cortijo de Lapuente (Albolote, Granada).
- 18/022/0003 Abrigo de los Cabezones (Atarfe, Granada).
- 18/022/0005 Medina Elvira y Cortijo Marugán (Atarfe, Granada).

Remite las fichas de la base de datos datARQUEOS de estos yacimientos y la cartografía a escala 1:10.000, en todos ellos se informa negativamente del impacto sobre los recursos arqueológicos. Asimismo, remite listados de yacimientos disponibles en la base de datos de dicha Consejería y advierte que la inexistencia de yacimientos puede deberse a la falta de actividades sistemáticas de carácter arqueológico en la zona y por lo tanto no implica la existencia real o no de los mismos. Es de esperar, que con la realización de la prospección arqueológica, se tenga un conocimiento completo de los yacimientos afectados por el proyecto y se puedan adoptar medidas cautelares y correctoras oportunas.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía informa sobre las siguientes afecciones posibles al medio:

Está en tramitación un futuro Parque Periurbano de Sierra Elvira, que en caso de llegar a declararse, se vería afectado por el corredor A-2.

Se considera que el corredor C es el que menor impacto puede plantear sobre la fauna, no obstante, deberán extremarse las precauciones en la zona conocida como la «Ermita de los Tres Juanes», incluida en el macizo de Sierra Elvira, en donde la fauna ornítica es de un elevado valor ambiental.

Se recomienda, que los trabajos de mayor repercusión en el medio se realicen fuera de las épocas de reproducción de la fauna silvestre.

Los corredores propuestos no afectan a montes públicos de utilidad pública, ni a zonas declaradas como Lugar de Interés Comunitario.

Se realizará un estudio de previsión de los niveles sonoros en los núcleos de población afectados y se adoptarán medidas correctoras para garantizar que los niveles de inmisión sonora no sobrepasen los límites establecidos. Cuando el resultado de la aplicación de las medidas correctoras sea la instalación de pantallas acústicas, éstas deberán integrarse paisajísticamente en el entorno de cada actuación.

Deberán establecerse los pasos y los trazados alternativos necesarios para que no se interrumpa el tránsito ganadero, manteniendo siempre la integridad superficial de este dominio público.

El Ayuntamiento de Albolote manifiesta que cualquiera de las actuaciones contempladas en el estudio informativo inciden de modo negativo en el medio ambiente de dicho municipio, sobrecargando la zona con un número de vías de alta capacidad superior a la que puede asimilar. Sugiere que el corredor A-1 es el de menor impacto, siempre que se realice el trazado de forma que no interfiera significativamente en el tráfico de la A-92 con el de la N-323. Además, el desarrollo urbanístico de este municipio



quedará fuertemente limitado por las vías que se pretenden construir junto a las ya existentes.

El Ayuntamiento de Las Gabias expone que de los corredores estudiados, el que afecta al municipio de Las Gabias es el denominado «A». No hay afecciones significativas, salvo la existencia de unas instalaciones terciarias con licencia concedida, en la zona del cruce de la autovía con la carretera A-338, destinados a una discoteca.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental incluye en su página web ([www.eia.com](http://www.eia.com)) las sugerencias que sus asociados proponen, referidas a aspectos medioambientales que puedan ser significativos para el desarrollo de la evaluación de impacto ambiental.

## ANEXO II

### Descripción del estudio informativo y de sus alternativas

El estudio informativo tiene por objeto seleccionar la alternativa más adecuada para realizar una variante exterior a Granada por su lado Oeste, incluyendo las conexiones con los principales núcleos urbanos e interurbanos, así como la mejora de los accesos al Aeropuerto que conecten con la anterior infraestructura dentro del área de estudio. Dicha área queda ubicada en su totalidad en el sector oeste del Territorio de Aglomeración Urbana de Granada, y en parte sobre la vega fluvial del río Genil (Vega de Granada).

La velocidad de proyecto para la variante será de 120 Km/h, con sección de dos calzadas de 7 metros cada una, arcenes exteriores de 2.50 metros e interiores de 1,50 metros.

En una primera fase se estudiaron diferentes corredores a partir de la caracterización del área de estudio desde los puntos de vista territorial y medioambiental, y, posteriormente, se desarrollaron los trazados de las alternativas propuestas para los diferentes corredores seleccionados, valorándose para cada caso las soluciones al objeto de seleccionar el trazado más recomendable mediante un estudio multicriterio.

Estudio de corredores:

Para la variante Granada se definieron los siguientes corredores:

**Corredor A:** Se trata de uno de los corredores más septentrionales que se subdivide en su tramo inicial en dos posibles corredores, el Corredor A-1 y A-2.

El Corredor A-1 tiene su origen en la N-323 en el extremo nororiental del área de estudio, desde allí adopta el trazado actual de la N-323, en dirección sur, hasta el enlace con la A-92 en Albolote. A partir de este enlace, el corredor A-1 se reorienta en dirección suroeste entroncando con el trazado actual de la A-92, pasando a constituir el corredor A, a su paso por Atarfe donde se une con el corredor A-2.

El Corredor A-2 se inicia en el mismo punto que el corredor A-1 y sigue una dirección sudoeste, bordeando Sierra Elvira por su piedemonte, hasta confluir con la autovía A-92 en las proximidades de Atarfe, punto en el que la confluencia de ambos corredores da lugar al Corredor A.

**Corredor B:** Tiene su inicio en la N-323, al igual que los dos corredores anteriores. En este punto, toma dirección oeste, con ligera desviación hacia el sur y atraviesa el piedemonte de Sierra Elvira, cruza en sentido perpendicular el Corredor A y se prolonga en dirección sur bordeando la localidad de Atarfe y estrechándose considerablemente. A partir de este punto adopta una sección más amplia, continua en dirección sur sobre la vega de Granada, cruza el río Genil y bordea Santa Fe por el este, alcanzando un punto situado inmediatamente al sur de Santa Fe y al oeste de Vegas de Genil, en el que confluye con el Corredor A.

**Corredor C:** Tiene su origen en la carretera N-323, en el mismo punto que los corredores anteriores. Se desarrolla en paralelo a la N-323 hasta el enlace de Albolote con la A-92, donde toma una dirección sudoeste, de este modo cruza la A-92 y pasa al oeste de Atarfe y al este de Albolote. A continuación, cruza el ferrocarril de Bobadilla, alcanza el río Genil y la N-342 y se dirige hacia el suroeste, evitando los suelos urbanos hasta el sudoeste de Santa Fe, donde finaliza con el Corredor B.

**Corredor D:** Tiene su origen al este de Santa Fe y en dirección noroeste/sudeste discurre entre las poblaciones de Vegas de Genil y Purchil. Posteriormente, toma dirección sudeste y alcanza el curso del río Dilar, al que sigue de forma paralela prácticamente en todo su recorrido, luego bordea Cúllar Vega por el oeste y pasa por el estrecho corredor existente entre Churriana de la Vega y Gabia la Grande, punto desde el que gira hacia el este.

En el estudio para el acceso al Aeropuerto se definieron los siguientes corredores:

**Corredor E:** Se plantearon dos posibilidades, Corredor E-1, que es coincidente con el de la actual A-329 desde su enlace con la A-92 hasta el

Aeropuerto y aprovecharía su plataforma, ampliándola para dar cabida al nuevo tráfico captado, y Corredor E-2, que tiene su inicio en el punto más occidental del Corredor A, al oeste de Santa Fe y desde allí en dirección oeste bordea el aeropuerto por el sur, supera el río Cijuela y termina en Láchar.

Posteriormente, se realizó un análisis exhaustivo de los corredores desde los puntos de vista ambiental, territorial, funcional y económico. Como resultado de este análisis comparativo quedaron descartados los corredores B y D.

Estudio de alternativas:

Para la variante de Granada, para cada corredor seleccionado se definieron las siguientes alternativas:

**Alternativa A-1:** Aprovecha las infraestructuras actuales (N-323 y A-92) en sus primeros 16 km, incorporando en la A-92 un carril más. A partir de ahí, se trata de un nuevo trazado que bordea por el suroeste el entorno metropolitano de Granada (poblaciones de Cúllar Vega, Gabia la Grande y Alhendín) antes de unirse al trazado actual de la N-323 al sur de Granada.

**Alternativa A-2:** En sus primeros 6 km discurre desde la N-323 por el piedemonte de Sierra Elvira, bordeando por el oeste Atarfe hasta alcanzar el trazado actual de la A-92, desde donde continua sobre el mismo eje que la alternativa A-1.

**Alternativa A-3:** Discurre en un corredor más oriental que la N-323, atravesando zonas situadas entre la Urbanización El Chaparral y la N-323 por el este y Sierra Elvira por el oeste. A partir de este punto busca el corredor existente entre Atarfe y Albolote, cruza el río Genil, bordea por el este Santa Fe y se une al trazado de las alternativas A-1 y A-2.

Las alternativas estudiadas para el Acceso al Aeropuerto de Granada son las siguientes:

**Alternativa B-1:** Parte del enlace de la A-329 con la alternativa A-3 y discurre sobre el eje viario actual que, bordeando Santa Fe por el norte, atraviesa la A-92 y alcanza el acceso actual al aeropuerto.

**Alternativa B-2:** Parte del enlace del aeropuerto de las alternativas A-2 y A-3, y conecta, tras apenas 1.300 metros, con la carretera actual del aeropuerto.

**Alternativa B-3:** Tiene su origen en el mismo punto que la anterior, pero discurre en paralelo a la A-92 por el sur del aeropuerto hasta la localidad de Láchar.

Comparación de alternativas (análisis multicriterio):

Se realiza un análisis comparativo diferente para cada uno de los tramos en estudio, variante de Granada y acceso al aeropuerto.

**Variante de Granada:** Se procede a realizar un análisis comparativo de cada una de sus alternativas (A-1, A-2 y A-3) mediante la aplicación de un proceso de selección multicriterio. En dicho análisis multicriterio se examina cada uno de los objetivos ambiental, económico, funcional y territorial.

Una vez analizados los objetivos se procede a la aplicación de los métodos de Pattern y Electre I, precisos para definir la alternativa más óptima de las planteadas. De los resultados obtenidos se concluye que la alternativa A-1 es la que muestra con claridad la superioridad en todos los casos, excepto en uno, donde puede hablarse de una situación equilibrada. Por tanto siendo los análisis favorables a la alternativa A-1, es ésta la que resulta seleccionada.

**Acceso al Aeropuerto:** La alternativa B-1 ha quedado descartada por no ser compatible con la alternativa A-1 de la variante de Granada, seleccionada previamente.

Con las dos alternativas resultantes se realiza un análisis cualitativo. De la comparación entre ambas se deduce que el trazado de la alternativa B-2 es el que cumple con mayor eficacia y rigor los objetivos inicialmente planteados en los cuatro criterios analizados: ambiental, económico, territorial y funcional.

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio presentado analiza las tres alternativas planteadas como solución a la variante exterior de Granada y las tres alternativas planteadas como solución para el acceso al aeropuerto de Granada, del proyecto «Variante exterior de Granada y acceso a su aeropuerto. Variante de Granada. N-323. E-902».

Las alternativas planteadas y analizadas son:

Variante de Granada:

- Alternativa A.1.
- Alternativa A.2.
- Alternativa A.3.

Acceso al Aeropuerto de Granada:

- Alternativa B.1.
- Alternativa B.2.
- Alternativa B.3.

El documento se organiza según las fases sucesivas de estudio desarrolladas. En una primera fase se analiza el proyecto y sus alternativas y se describe el medio biocenótico y socioeconómico en estado preoperacional. Posteriormente, en la segunda fase, se lleva a cabo la identificación y valoración de impactos para las distintas alternativas y finalmente, en la última fase se realiza una propuesta de medidas preventivas y correctoras, se define el programa de vigilancia ambiental, e incluso se realiza un estudio específico de las necesidades de vertederos y préstamos, de acuerdo al balance de tierras de las distintas alternativas, y las necesidades de instalaciones auxiliares.

El inventario del medio físico incluye el análisis de las siguientes variables: climatología, situación fónica, orografía y pendientes (Sierra Elvira y Monte Vives), geología y geotecnia, hidrología superficial (el río Genil como única rama de salida del ámbito, tanto superficial como subterránea, constituyendo así el drenaje superficial de la Vega de Granada) e hidrología subterránea (acuifero de la Vega de Granada).

En el inventario del medio biológico se incluye el estudio de la vegetación potencial (serie mediterránea bética, marianense y araceno-pacense basófila de la encina, geoserie edafófila mediterránea riparia y vegetación halófila y gypsícola) y la vegetación real, dominada en su mayoría por cultivos de regadío, de secano y choperas, quedando reductos de vegetación de ribera y gypsícola, encinares, pinares y matorral.

Asimismo, se ha realizado el estudio de las comunidades faunísticas del ámbito de estudio, que dispone de cierta variedad de hábitats y micro-hábitats, tanto naturales como introducidos por efectos antropógenos, aportando una variedad de especies que se relacionan en zoonosis y entre las que se pueden destacar las comunidades de: Cultivos de regadío (Vega de Granada), cultivos de secano (Llanos del Temple), vegetación de ribera, encinares, pinares, pastizal-matorral y edificaciones. La fauna presente en la zona está estrechamente ligada a los hábitats presentes en la misma, fundamentalmente a los cultivos que dominan el entorno, así como a las zonas de matorral mediterráneo. Son frecuentes por ello las aves y pequeños roedores.

Se identifican las Áreas de Protección presentes en el ámbito de estudio, agrupándolas en dos categorías:

Espacios Naturales Protegidos: Incluyen los siguientes Hábitats de Interés Comunitario recogidos en la Red Natura 2000:

- 1510 Estepas salinas mediterráneas (Limonieta).  
1520 Vegetación gypsófila ibérica (Gypsophiletalia).  
5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos.  
6220 Zonas substeparias de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea.  
6420 Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del Molinion-Holoschoenion.  
92AO Bosques galería de Salix alba y Populus alba.  
92DO Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (Nerio-Tamaricetea y Securinegion tinctoriae).  
9340 Encinares de Quercus ilex y Quercus rotundifolia.

Áreas Protegidas por distintas figuras de ordenación:

Áreas Protegidas en los Planeamientos de los municipios afectados: protecciones de carácter productivo a los suelos de alto valor agrológico de la Vega de Granada y protecciones de carácter paisajístico ambiental, como es caso del Embalse de Cubillas, la Sierra Elvira, los pinares del Sur de Santa Fe y sotos riparios, tanto naturales como de carácter artificial.

Áreas Protegidas en el Plan de Ordenación del Territorio de Aglomeración Urbana de Granada: Zonas protegidas por valores productivos que corresponden a la Vega de Granada y Zonas protegidas por valores naturales, ambientales y paisajísticos, que corresponden a Sierra Elvira y las riberas de ciertos cauces bien conservados.

Otro aspecto analizado ha sido el paisaje, con la identificación, descripción y valoración de las siguientes unidades paisajísticas: «vega fluvial», «zonas exteriores a la vega», «montañas interiores», «núcleos poblacionales» y «zonas de influencia antrópica».

Por último, en cuanto al medio humano, se analizan las siguientes variables: Socioeconomía (aspectos demográficos y económicos), patrimonio cultural (13 yacimientos estructurados individualizados, un lugar de interés etnológico, las Cañadas Reales de Las Baterías y de La Laura y el Cordel de Santa Fe), aprovechamientos del suelo (usos del suelo), clasificación urbanística del suelo (planeamientos municipales vigentes), otros planeamientos (planeamiento de carácter supramunicipal) e infraestructuras.

En la segunda fase del estudio se lleva a cabo la identificación y valoración de cada impacto concreto y una valoración global de las alternativas respecto a cada uno de los factores ambientales estudiados (medio físico, biológico y humano).

Todos los impactos identificados se valoran como compatibles y moderados, excepto en la alternativa A-3 donde el impacto paisajístico se valora como severo. Sin embargo, todos los impactos pueden ser minimizados con la aplicación de medidas correctoras.

Entre las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto cabe destacar las siguientes: control de ruidos, adecuación topográfica, geológica y geotécnica, protección del sistema hidrológico, medidas sobre la vegetación, la fauna, áreas de protección y paisaje, medidas para preservar el patrimonio cultural, medidas preventivas para los usos de suelo y la clasificación urbanística de estos y adecuación de infraestructuras.

En el estudio de impacto ambiental también se definen las necesidades de cada alternativa sobre parques de maquinaria, instalaciones auxiliares, vertederos y zonas de préstamo según el balance de tierras, y se valoran las zonas ambientalmente viables para su localización.

Finalmente, en el estudio de impacto se define el programa de vigilancia ambiental, que determina las actuaciones a llevar a cabo durante las fases de construcción y puesta en funcionamiento de la carretera en proyecto, al objeto de comprobar la idoneidad de las medidas correctoras propuestas, su correcto funcionamiento, así como la necesidad de incorporar nuevas medidas sobre impactos que hayan podido surgir o que no fueron identificados durante la redacción del estudio.

#### *Análisis del contenido*

En términos generales, el estudio de impacto se estructura de acuerdo a lo establecido en los artículos 6 a 12 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, aunque no incluye un estudio comparativo de alternativas ni define, desde el punto de vista ambiental, cual es la alternativa de menor impacto. Se deduce, por tanto, que tras el análisis realizado todas las alternativas son ambientalmente viables.

#### **ANEXO IV**

##### **Información pública del estudio de impacto ambiental**

Relación de alegantes:

Ministerio de Medio Ambiente. Confederación Hidrográfica de Guadalquivir.

Ministerio de Fomento. Dirección General de Ferrocarriles.

Diputación Provincial de Granada; Área de Obras y Servicios; Servicio de Carreteras.

Junta de Andalucía; Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Carreteras.

Junta de Andalucía; Consejería de Medio Ambiente. Delegación Provincial de Granada.

Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación de Granada.

Ayuntamiento de Santa Fe.

Ayuntamiento de Las Gabias (dos alegaciones).

Ayuntamiento de Chauchina.

Ayuntamiento de Vegas de Genil.

Ayuntamiento de Láchar.

Ayuntamiento de Alhendín.

Ayuntamiento de Cijuela.

Parque Metropolitano Industrial y Tecnológico de Granada, S. L.

Industrias Maderas Calero-Tejera S. L. (dos alegaciones).

Cerámicas Suspiro del Moro, S. L.

Inertes Guhilar, S. L.

PROFITEGRA (Asociación para la Constitución de un Polígono de Promoción de Fomento Industrial y Tecnológico de Granada).

Industrias Grupo Luque Sotomayor S. L. (dos alegaciones).

Área de Servicio «El Torreón».

Complejo de Turismo Educativo y Agropecuario FIMALPA, S. L.

Hacienda Santa Ana S. L.



En total se han presentado 25 alegaciones, de las que 13 han sido de Instituciones y Administraciones Públicas y 12 de particulares, todas ellas de empresas y asociaciones.

La Confederación Hidrográfica del Sur considera que no existe inconveniente en cuanto al estudio y la opción seleccionada, pero como dicha actuación supondrá diversas actuaciones en el Dominio Público Hidráulico, deberá tramitarse la autorización administrativa de este Organismo de Cuenca, para la que se deberá presentar todos los estudios de las cuencas afectadas y las obras propuestas, teniendo en cuenta la avenida correspondiente a un período de retorno de 500 años.

La Dirección General de Ferrocarriles, en relación con la opción seleccionada, expone que la ampliación prevista de la A-92 cruza sobre la actual línea ferroviaria Bobadilla-Granada (p. k. 10+113), debiéndose prever la futura ampliación de la actual línea ferroviaria analizada en el «estudio informativo del proyecto de la línea de alta velocidad Bobadilla-Granada».

Además, el citado estudio informativo contempla la conexión de la línea procedente de Moreda con la procedente de Bobadilla, lo que originará un abanico de opciones de trazado que pueden interferir con la variante exterior de Granada. En el futuro, se mantendrán los oportunos contactos para coordinar ambos proyectos, al igual que para resolver las interferencias que se presenten entre la Línea de Alta Velocidad Bobadilla-Granada y la variante de Maracena, Atarfe y Pinos Puente.

El Área de Obras y Servicios de la Diputación Provincial de Granada informa favorablemente del estudio informativo y observa la necesidad de mejorar las conexiones de la red local con la variante de Granada.

La Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía expone que la alternativa A-2 para la variante de Granada de la N-323 debe ser considerada con preferencia sobre la A-1, dada la tasa de crecimiento de tráfico y las dificultades que presenta la modificación del actual enlace de la N-323 con la A-92. Si no se pudieran resolver con la alternativa A-2 los problemas de continuidad, mantenimiento de capacidad y preferencia de movimientos de la A-92, dicha Dirección General entiende adecuada la selección de la alternativa A-3.

Por otra parte, la alternativa A-2 (al igual que la A-1) debe prever un enlace en el cruce con la A-385 en el tramo Santa Fe-La Malahá, que próximamente será objeto de obras de acondicionamiento.

Finalmente, las alternativas propuestas para la variante de Granada no condicionan la selección de la Opción 1 para la variante de Maracena, Atarfe y Pinos Puente.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía considera de interés la modificación del enlace de la alternativa B-2 con la variante exterior de Granada hasta localizarlo aproximadamente en el p.k. 15+900. Por otra parte, considera aceptables las medidas protectoras y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, aunque propone matizaciones a esas actuaciones.

La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Granada propone la adopción de la alternativa A-3 y B-1.

El Ayuntamiento de Santa Fe acepta la opción seleccionada (alternativa A-1) puesto que minimiza el impacto de una nueva infraestructura viaria sobre la Vega. Asimismo, propone que se haga coincidir el trazado de la variante con la carretera de Santa Fe-La Malahá y eliminar el enlace del aeropuerto previsto mejorando los actuales accesos desde la A-92. En el caso de que dicha propuesta no sea viable, propone modificar el trazado tras el enlace con la A-329, para que gire hacia el oeste acercándose a la actual carretera de acceso al aeropuerto, bordeando el polígono industrial «El Salado», y resolviendo la conexión con el aeropuerto en la zona conocida como Casería de Chafa.

El Ayuntamiento de Las Gabias está conforme con la alternativa seleccionada y destaca como muy positiva su realización. Está disconforme con la cantidad del 1% del presupuesto de ejecución material destinado a la realización de obras culturales, solicitando el 1,5 %, así como la definición de las obras a ejecutar, para poder alegar sobre las mismas. Considera que hay que sustituir en los planos el uso de «Termino Municipal de Mal», cuando en realidad es «Termino Municipal de Las Gabias». Propone, además, actuaciones concretas destinadas a la mejora de la permeabilidad transversal de la variante de Granada, la necesidad de reposición de caminos y servicios, medidas de protección del patrimonio cultural y correcta realización de las expropiaciones.

Los ayuntamientos de Chauchina, de Láchar y de Cijuela consideran correcta la elección de la alternativa A-1 y la reserva de terrenos al pie de Sierra Elvira, como contempla la alternativa A-2. En cuanto al acceso al aeropuerto, se propone que se seleccione la alternativa B-3 en vez de la B-2, por los siguientes motivos:

Las previsiones del Plan de Ordenación Territorial de Aglomeración Urbana de Granada deben mantenerse no sólo a la hora de elegir la alter-

nativa A-1 para la variante exterior, sino también para el acceso al aeropuerto.

El Plan Director del Aeropuerto prevé un desarrollo logístico y un crecimiento del mismo, muy necesarios para la economía provincial, que sólo es posible con la elección de la alternativa B-3.

El Ayuntamiento de Vegas de Genil manifiesta el aislamiento respecto a todas las soluciones presentadas y exige un enlace específico para Vegas del Genil con la variante exterior de Granada, ya que considera que la distancia que existe desde esta localidad a los otros enlaces lo justifica plenamente.

El Ayuntamiento de Alhendín estima más conveniente que el enlace con su municipio se realice por el camino de Jayena, el cual goza de mejores infraestructuras y situación para la comunicación del núcleo de población con la vía que se proyecta.

El Parque Metropolitano Industrial y Tecnológico de Granada, S. L., y PROFITEGRA (Asociación para la Constitución de un Polígono de Promoción de Fomento Industrial y Tecnológico de Granada) exponen que el tramo de la alternativa A-1 entre los denominados enlace A-92/A-329 y enlace Sur N-323 (desde el p. k.14+500 al final) afecta a terrenos del Polígono Industrial «PROFITEGRA» que se tiene previsto promover en el municipio de Escúzar junto a la carretera A-338, por lo que proponen algunas actuaciones, como el crear nuevos enlaces.

La Industria Maderas Calero-Tejera, S. L., expone que la instalación que tiene previsto implantar se sitúa sobre una parcela de una superficie aproximada de 70.000 m<sup>2</sup>, localizada en las proximidades de la A-92. El trazado a la altura del enlace de la variante con la A-92 secciona dicha parcela, por lo que se propone desplazarlo hacia el oeste, hasta el límite noroccidental de dicha parcela.

Cerámica Suspiro del Moro S.L expone que la opción seleccionada ocupa cuatro parcelas de dicha empresa, en las que se hallan las canteras de las que se extrae arcilla (principal materia prima de la industria). Propone distintas alternativas de trazado para minimizar el impacto, hacia el límite de la escombrera del Cerro de Montevives o hacia el límite del campo de golf.

Inertes Guhilar, S.,L., solicita que sea proyectado y ejecutado un enlace, para los dos sentidos de circulación, en la intersección de la variante exterior de Granada con el camino de Jayena (p. k. 28+720), a fin de posibilitar el uso de la citada variante como eje principal de transporte de los residuos de construcción y demolición del área metropolitana de Granada.

Industrias Grupo Luque Sotomayor, S. L., propone una modificación del trazado para que la parcela 6 del polígono 19, situada en el municipio de Santa Fe, no se vea afectada por la nueva vía y se incluya en los terrenos industriales que la circundan.

El Área de Servicio «El Torreón» propone que se apruebe la opción seleccionada en el estudio informativo (alternativa A-1).

El Complejo de Turismo Educativo y Agropecuario Fimalpa, S. L., advierte sobre la necesidad de adoptar medidas para hacer compatible el trazado propuesto con sus instalaciones.

Hacienda Santa Ana, S. L., expone que la ampliación de la A-92 en el municipio de Pinos Puente, como está prevista en el estudio informativo, podría afectar al conjunto catalogado de la «Casería de Santa Ana», y sobre todo podría poner en peligro la estabilidad de la edificación, por lo que se debería modificar el trazado para no afectar al edificio.

**12768** *RESOLUCIÓN de 23 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de aprovechamiento hidroeléctrico de las rápidas del Fontanar sobre el acueducto Tajo-Segura, en el término municipal de Lietor, Albacete, promovido por Iberdrola S.A.U.*

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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto de aprovechamiento hidroeléctrico de las rápidas del Fontanar sobre el acueducto Tajo-Segura se encuadra en el grupo 4.c) del Anexo II de la Ley 6/2001. Sin embargo el hecho de ubicarse dentro del LIC ES4210008 llamado «Sierra de Alcaraz y Calar y Cortados del río Mundo» implica considerar que el proyecto debe encuadrarse en el gru-