

para la colaboración en la progresiva implantación de un sistema intercomunicado de Registros de las Administraciones Públicas.

En consecuencia,

MANIFIESTO

La voluntad de (Entidad Local), cuya representación ostento, de adherirse al Convenio Marco mencionado, asumiendo las obligaciones derivadas del mismo y con sujeción a todas sus cláusulas.

(Lugar y fecha)

(Antefirma y firma)

De conformidad con el procedimiento establecido en la cláusula décima del Convenio Marco de (fecha), suscrito entre la Administración General del Estado y la Comunidad de, se ha prestado conformidad a la adhesión solicitada por las Administraciones intervinientes.

(Lugar y fecha)

Los Presidentes de la Comisión de Seguimiento y Evaluación

(Firmas)

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

11640 *RESOLUCIÓN de 3 de abril de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía Alicante-Cartagena. Carretera N-332, de Cartagena a Valencia, y N-325, Novelda-Crevillente. Tramo: Desde la autovía Alicante-Murcia-Cartagena y By-Pass Novelda-Crevillente en la N-325» (provincias de Alicante y Murcia). De la Dirección General de Carreteras.*

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

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 23 de abril de 1993, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen consistente en la orden de estudio informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, dicha Dirección General 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 22 de octubre de 1993, la antigua Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 22 de noviembre de 1995, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento con fecha 14 de mayo de 1996, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo «Autovía Alicante-Cartagena. Carretera N-332, de Cartagena a Valencia, y N-325, Novelda-Crevillente. Tramo: Desde la autovía Alicante-Murcia-Cartagena y By-Pass Novelda-Crevillente en la N-325». Provincias de Alicante y Murcia.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada en el expediente, complementada con la visita realizada a la zona de proyecto para un mejor conocimiento de las afecciones al medio, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental declara que de las alternativas presentadas para cada tramo resultan viables ambientalmente las que se indican a continuación que, en todo caso, en su ejecución y explotación, deberán cumplir las Condiciones que se establecen por la presente declaración:

Tramo I: La alternativa 1.0.I, única solución, y que consiste básicamente en el desdoblamiento de la actual N-332.

Tramo II: La alternativa 2.0.II, que no afecta a ningún espacio natural importante, área de vegetación relevante, ni hábitat de importancia.

Tramo III: La alternativa 1.A.III y la alternativa 1.0.III modificada, desplazada hacia el sur, de forma que se evite la afección al núcleo urbano de San Isidro de Albuera. Esta última se considera ambientalmente más favorable que la 1.A.III debido, entre otros, a los siguientes motivos:

La 1.0.III modificada reúne unas características de trazado más adecuadas que la 1.A.III, tanto por lo que se refiere al tronco de la autovía como al enlace con la CN-340, pues por una parte la alternativa 1.A.III tiene alineaciones rectas de excesiva longitud y por otra el enlace con la N-340 podrá tener mejores condiciones de diseño en la 1.0.III modificada, al ser de nueva planta y no existir edificaciones que lo condicionen como es el caso de la 1.A.III. Ambos aspectos redundarán en una mayor seguridad de la alternativa 1.0.III modificada.

La 1.A.III tiene una mayor afección sobre las canalizaciones para regadío que discurren en las márgenes de la carretera a desdoblarse.

La alternativa 1.A.III producirá un impacto acústico alto sobre el núcleo de población de El Realengo, que también sufrirá una pérdida de accesibilidad.

La alternativa 1.0.III modificada requerirá una menor ocupación de suelo que la 1.A.III, a pesar de ser de nueva planta, por la necesidad de esta última de disponer de vías de servicio para las edificaciones, urbanizaciones y parcelas cultivables situadas en las márgenes de la actual carretera.

Tramo IV: La alternativa BP.2.0. aprovecha el corredor existente de la denominada carretera de Castilla y tiene un impacto geomorfológico y paisajístico menor que la B.P.2.A., debido a un movimiento de tierras sensiblemente menor.

1. Protección del sistema hidrológico

Con objeto de no afectar significativamente las características del sistema fluvial formado por el río Segura, los ríos Seco y Nacimiento, y los arroyos y barrancos interceptados por la autovía no se localizarán canteras ni préstamos ni se verterán materiales ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que directamente o por escorrentía o erosión se afecte dichos sistemas fluviales.

Además, teniendo en cuenta la potencial afección a los acuíferos existentes en las Vegas Media y Baja del Segura, el acuífero de Crevillente y el de la comarca natural, denominada Campo de Cartagena, se procederá a:

- No situar en esas áreas maquinaria ni materiales ni realizar vertidos de ningún tipo.
- Estudiar y diseñar la rasante de las excavaciones para situar la traza de la autovía y no afectar a los acuíferos.
- Estudiar las zonas de recarga de los acuíferos y diseñar, presupear y ejecutar las obras necesarias para que las aguas de lluvia no se vean desviadas de su actual paso por dichas zonas.

2. Protección del riesgo de inundaciones

Dado que el trazado de la autovía discurre por un territorio caracterizado por su escaso relieve, que su régimen hídrico es de extrema irregularidad combinando estiajes marcados con grandes avenidas, y que en algunos sectores las características litológicas e hidrogeológicas determinan frecuentes fenómenos de encharcamiento de las aguas, se elaborará un estudio hidrológico en el que se detallen las características de los drenajes de la infraestructura, el desagüe de los pasos inferiores y el dimensionamiento de los viaductos sobre los ríos Segura, Seco y Nacimiento. El citado estudio deberá ser informado por la Confederación Hidrográfica del Segura.

3. Protección a la fauna

Dado que la característica faunística más destacable en la zona del proyecto es su gran diversidad ornítica, formando agrupaciones bien definidas en áreas como El Hondo, Las Salinas de Santa Pola y las Lagunas de la Mata y Torrevieja, en Alicante, y en Murcia, el Mar Menor, y áreas adyacentes, Salinas de San Pedro del Pinatar y marismas de Carmoli, durante la época de nidificación y cría se extremarán las precauciones con objeto de asegurar el éxito reproductivo de las poblaciones animales afectadas, evitando las voladuras, en el caso de que fuesen necesarias, desde mediados de febrero a finales de julio.

Además, con objeto de minimizar el efecto barrera y riesgo de atropello de la fauna, se llevará a cabo un estudio sobre sus pasos naturales y se diseñarán, presupuestarán y ejecutarán los pasos artificiales que sean necesarios, así como las condiciones que deben reunir las obras de fábrica para el drenaje, en consulta con los órganos competentes de la Comunidad Autónoma de Murcia y de la Generalitat Valenciana.

Asimismo, en el paso de los ríos y arroyos, se respetará la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas, colocando los estribos al menos a cinco metros a cada lado del cauce.

4. Prevención del ruido

Deberán diseñarse, presupuestarse y ejecutarse las medidas correctoras para conseguir que el ruido producido por la autovía no sobrepase los 55 dB leq (A) nocturnos, entre las veintitrés y las siete horas, ni los 65 dB leq (A) diurnos entre siete y las veintitrés horas, medidos en el exterior de las viviendas a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

En particular, se tendrá en cuenta el efecto del ruido en los siguientes puntos concretos: Puntos kilométricos 8,500 a 9,000; 27,500 a 27,900; 37,500 a 37,800; 39,500 a 40,000; 41,500 a 42,500, y 86,600 a 87,500 (proximidades de la zona de El Realengo).

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de revisión de las medidas mitigadoras realizadas.

5. Protección de los servicios existentes

Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará la continuidad de los servicios interceptados, entre los que destacan las carreteras MU-311, Albuñón-El Algar; F-14, Torrepacheco-Los Alcázares; MU-301, Sucina-San Javier; C-3319, Balsicas-San Javier; C-3323, Begastro-Benijófar; C-3321, Crevillente-Torrevieja; A-353, Los Romeros-Pilar de la Horadada; A-343, Benijófar-San Miguel de Salinas; el ferrocarril Murcia-Elche; los caminos asfaltados y de servicio que pudieran verse afectados; los canales de agua; acequias principales; azarbes; el oleoducto Cartagena-Alicante; las tuberías de agua (en gravedad); la tubería de Salmuera (en gravedad); y las vías pecuarias Colada de Fontes, Vereda de los Alcázares, Vereda de Alenco, Vereda del Camino de la Hilada, Cañada Real de la Raya, Vereda de Dolores, Vereda de la Senda de Serranos, Colada de la Mangranera, Vereda de Orihuela, Vereda de Sendres y Vereda de los Frailes.

6. Protección del Patrimonio arqueológico

Teniendo en cuenta lo indicado en el capítulo 6.8, prospecciones arqueológicas, y en el capítulo 7 del estudio de impacto ambiental, deberá realizarse un control arqueológico a lo largo de la traza, durante los trabajos de excavación al inicio de las obras por si pudiesen aparecer restos de interés, debiéndose en tal circunstancia poner el hecho en conocimiento de los órganos competentes de la Comunidad Autónoma de Murcia y de la Generalidad Valenciana.

7. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra total

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de las instalaciones auxiliares de obra y de la traza de la carretera. El citado proyecto dedicará especial atención en el tramo I, al desmonte de más de 15 metros existente entre los puntos kilométricos 34,700 y 35,000 y a los terraplenes de más de 10 metros existentes entre los puntos kilométricos 32,700 y 33,100, y entre los puntos kilométricos 35,400 y 36,100.

También dedicará especial atención al cruce del río Segura y a los arroyos y barrancos interceptados por la vía, a la integración paisajística de la traza, y contemplará el análisis ambiental, la ubicación y recuperación de los terrenos a utilizar para canteras, préstamo, escombreras y vertederos, parque y tránsito de maquinaria, almacén de materiales y planta de hormigonado.

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

8. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta Declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones, y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras, como órgano promotor del proyecto, será responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Ésta dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente declaración.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

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

Informe sobre las medidas de protección a los acuíferos realmente ejecutadas a que se refiere la condición 1.

Informe sobre las medidas de protección del riesgo de inundaciones realmente ejecutadas a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección a la fauna realmente ejecutadas a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido realmente ejecutadas a que se refiere la Condición 4.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 7.

Anualmente, y durante el plazo de tres años, a partir del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre los niveles sonoros en las zonas a que se refiere la condición 4.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 7.

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

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

9. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación definitiva del proyecto de Construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo e inclusión en la documentación de contratación de las obras de los

documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudio y diseño de las medidas pertinentes para no afectar significativamente a los acuíferos a causa de las excavaciones necesarias para situar la traza de la autovía, a que se refiere la condición 1, apartado b).

Estudio, diseño y presupuesto de las medidas necesarias para que las aguas de lluvia no se vean desviadas de la zona de recarga de los acuíferos, a que se refiere la Condición 1, apartado c).

Estudio hidrológico de la zona de proyecto para prevenir el riesgo de inundaciones a que se refiere la condición 2.

Diseño y presupuesto de pasos de fauna a que se refiere la condición 3.

Diseño y presupuesto de medidas de prevención del ruido en las zonas a que se refiere la condición 4.

Proyecto de medidas para la defensa contra la erosión, análisis ambiental de zonas auxiliares de obra, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra total a que se refiere la condición 7.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 8.

10. Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, figurarán en la Memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto a nivel de proyecto de construcción. También se valorarán y presupuestarán los gastos derivados del plan 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, 3 de abril de 1997.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma valenciana.	X
Gobierno Civil de Alicante	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Murcia.	—
Dirección Territorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en la Comunidad Autónoma Valenciana	X
Dirección Territorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en la Comunidad Autónoma de Murcia	—
Confederación Hidrográfica del Segura	X
CEDEX	—
Presidencia de la Generalidad Valenciana	—
Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana	X
Presidencia del Consejo de la Región de Murcia	—
Agencia Regional de Medio Ambiente y Naturaleza de Murcia.	—
Ayuntamiento de Cartagena	X
Ayuntamiento de Novelda (Alicante)	X
Ayuntamiento de Crevillente (Alicante)	X
Ayuntamiento de Santa Pola (Alicante)	—
Ayuntamiento de la Marina (Alicante)	—
Ayuntamiento de la Marquesa (Alicante)	—
Ayuntamiento de San Miguel de Salinas (Alicante)	—
Ayuntamiento de Pilar de la Horadada (Alicante)	X
Ayuntamiento de El Mirador (Murcia)	—
Ayuntamiento de San Javier (Murcia)	—
Ayuntamiento de Roda (Murcia)	—
Ayuntamiento de los Alcúceras (Murcia)	—
Ayuntamiento de Torrevieja (Alicante)	—
Ayuntamiento de Torre Pacheco (Murcia)	—
Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar (Murcia)	X
Ayuntamiento de Guardamar del Segura (Alicante)	—
Ayuntamiento de Rojales (Alicante)	—
Ayuntamiento de Benijófar (Alicante)	—
Ayuntamiento de Montesinos (Alicante)	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de El Algar (Murcia)	—
Ayuntamiento de Roche (Murcia)	—
Ayuntamiento de la Unión (Murcia)	—
Ayuntamiento de Santiago de la Ribera (Murcia)	—
Ayuntamiento de Elche (Alicante)	X
Ayuntamiento de Bigastro (Alicante)	—
Ayuntamiento de Orihuela (Alicante)	X
Instituto de Ciencias Biológicas y Geológicas (Generalidad Valenciana)	—
Instituto Universitario de Geografía (Universidad de Alicante)	X
Colegio Oficial de Biólogos de Murcia	—
Cátedra de Ecología (Universidad de Valencia)	—
Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos (Universidad Politécnica de Valencia)	—
Cátedra de Geología Aplicada (Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Valencia)	—
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia	—
Departamento de Ciencias del Medio Ambiente (Facultad de Ciencias), Universidad de Alicante	—
Cátedra de Gallego Pastoso (Facultad de Ciencias), Universidad de Murcia	—
Instituto de Fomento de la Región Murciana	X
Grupo de Estudios Sociales y Medio Ambiente (Alicante), Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, Alicante	X
Comunidad de Regantes de Guardamar del Segura (Alicante)	X
Centro de Estudios Rurales de la Región Murciana, Cartagena (Murcia)	—
Grupo Ecologista Libertario (GEL), Valencia	—
ANSE (Asociación de Naturalistas del Sureste), Murcia	—
Asociación Ecologista de Benidorm (Alicante)	—
Colla Ecologista La Carrasca, Alcoy (Alicante)	—
Grupo Naturalista y Ecologista Zoriguer, Villajoyosa (Alicante)	—
ANSE (Asociación Naturalista Sureste-Cartagena (Murcia)	—
Asociación Columbares-Cordillera Sur, Beniján (Murcia)	—
ANSE (Asociación Naturalista Sureste-Cieza, Cieza (Murcia)	—
GRANA, Cartagena (Murcia)	—
Grupo Ecologista Mediterráneo, Águilas (Murcia)	—
Grupo Naturalista Cigarralejo, Mula (Murcia)	—
Grupo Naturalista Mar Menor, Santiago de la Rivera (Murcia)	X
Hábitat (Murcia)	—
UNAMUR (Unión de Naturalistas Murcianos), Cehégín (Murcia)	—
Grupo Ecologista Acciona Verde (Murcia)	—
CODA (Madrid)	—
AEDENAT (Madrid)	—
Federación Amigos de la Tierra (FAT)	—
ADENA	—
SEO	X

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Segura indica que en la fase de construcción los principales parámetros que pueden modificarse son los sólidos disueltos y en suspensión, los nutrientes debido a movimientos de tierras, y las grasas e hidrocarburos, por vertidos accidentales en la zona de almacenamiento y la maquinaria pesada. Y en la fase de explotación los contaminantes derivados de las emisiones atmosféricas.

Otro efecto a tener en cuenta, es la posible creación de zonas de encharcamiento, motivados por el efecto barrera ocasionado por la carretera en alguna zona con drenaje deficiente, dando lugar a focos insalubres.

La Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana señala en su informe que el proyecto afectará a diversas áreas con alto riesgo de inundación, entre las que destacan las correspondientes a las vegas de los ríos Segura y Vinalopó.

Considera que deberán contemplarse como zonas de paso de aguas no sólo los cauces fluviales y torrenciales sino también las llanuras de inundación, adoptando las medidas pertinentes para evitar la creación de barreras que impidan el flujo extraordinario de las aguas de avenida. Por otra parte, destaca la proximidad del trazado a diversas zonas húmedas de alto valor ecológico. Indica que el trazado que evitaría impactos sobre los parajes naturales del sur de Alicante, sería el que discurriera más al oeste de la franja de territorio propuesto. Considera necesario que

el trazado no discorra en ningún momento a menos de 500 metros del límite de cualquiera de los tres parajes naturales (El Hondo, Santa Pola y Lagunas de La Mata-Torrevieja).

Destaca, por último, la presencia de los siguientes puntos de interés próximos al trazado de la autovía:

Estructuras sedimentarias de Loma Larga, Falla de San Miguel de Salinas y Yacimiento de mamíferos de Los Orones.

El Ayuntamiento de Cartagena sugiere respetar los elementos típicos tradicionales del Campo de Cartagena (molinos de viento, norias, etc.); instalar sistemas de aislamiento acústico para minimizar el impacto acústico sobre especies de interés faunístico (por ejemplo, en la marina de Los Urrutias); sistemas de drenaje en la autovía para las aguas de escorrentía del Campo de Cartagena; utilizar, siempre que sea posible, material de las explotaciones mineras abandonadas de la Sierra de Cartagena-La Unión, evitando la explotación de nuevas canteras; tener en cuenta los trazados de las vías pecuarias existentes; dotar a la autovía de barreras para impedir el paso de animales; y contemplar las vías de comunicación actuales.

El Ayuntamiento de Novelda considera que para la resolución del problema de circunvalación de la ciudad y la potenciación del desarrollo del área industrial, la solución más beneficiosa para el municipio de Novelda es la denominada B.P. 1.0 del tramo IV.

El Ayuntamiento de Crevillente señala, entre otras cosas, la urgente necesidad de que el proyecto se lleve a cabo aprovechando el trazado de la carretera N-325 en el tramo Novelda-Crevillente, evitando el trazado más al oeste del actual vial por existir en sus proximidades zonas protegidas y de alto interés medioambiental (sierra de Crevillente).

El Ayuntamiento de Pilar de la Horadada indica que cualquier trazado que discorra por el espacio comprendido entre la N-332 y el canal del trasvase Tajo-Segura afectará gravemente a las explotaciones agrícolas, con cultivos intensivos y parcelaciones muy reducidas.

Considera como una solución un trazado que discurriera por la margen del canal del trasvase Tajo-Segura, siempre que no afectara a las masas forestales existentes. Dicho trazado se apoyaría en la carretera que une Rebate con San Miguel de Salinas, continuando hacia Alicante sobre la A-343, de San Miguel de Salinas hacia Los Montesinos, hasta encontrar la franja por donde pasa la vía del ferrocarril Albaterra-Torrevieja. Desde Rebate a Cartagena se apoyaría en la A-353 de Rebate hasta la altura de Lo Romero, y desde ese punto, al desvío previsto para San Javier. Otra posible solución discurriría desde el futuro desvío de San Pedro del Pinatar de la N-332, siguiendo ésta hasta el cruce con la A-350 hacia San Miguel de Salinas, y continuando por la A-343, de San Miguel de Salinas hacia Los Montesinos, hasta encontrar la franja por donde pasa la vía del ferrocarril Albaterra-Torrevieja.

El Ayuntamiento de Los Montesinos sugiere que el trazado propuesto en el proyecto se ubique al oeste del casco urbano, para no afectar, al paraje natural de las Lagunas de Torrevieja y la Mata, y evitar riesgos de una inundación.

El Ayuntamiento de Elche considera que el trazado propuesto puede producir importantes impactos en la sierra de Crevillente, y en las cercanías de las poblaciones de Crevillente y Albaterra. Como posible alternativa, señala el acondicionamiento como autovía de la carretera AP-4122, de la N-330 a Elche. Informa que esta alternativa no provocaría impactos importantes a efectos medioambientales, tendría mejor conexión con el sistema viario actual y mejor comunicación con las zonas de playa.

El Ayuntamiento de Orihuela indica para la variante 2 (más interior) la existencia de una vegetación natural de pinar con abundancia de romero y manchas de lentisco y coscoja, cultivos de secano con olivo y algarrobo y regadío con limoneros y una fauna de perdiz, conejo, rapaces, etc. En la variante 1 (más próxima a la costa), hay zonas de pinar en las proximidades del río Nacimiento bastante marginales, rodeando los cultivos y urbanizaciones.

Indica que no consta la existencia de ningún yacimiento arqueológico afectado.

El Instituto Universitario de Geografía de la Universidad de Alicante considera conveniente que el trazado de la autovía Alicante-Cartagena desde el extremo norte de la terminación de la variante de San Pedro del Pinatar hasta el desvío de la carretera de acceso a Cabo Roig, se realice como desdoblamiento de la CN-332, para evitar un nuevo impacto medioambiental en lo que resta de la Dehesa de Campoamor. Además, sugiere la adopción de medidas para evitar el efecto barrera, al cruzar el lecho de inundación del río Segura.

La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Alicante sugiere que el trazado de la autovía respete y proteja los espacios naturales de la Laguna Salada de la Mata y la de Torrevieja, así como la zona del Hondo de Elche entre otros. Cree conveniente que el trazado definitivo

no suponga el aislamiento de zonas de alta producción ni la ocupación de tierras fértiles si no es inevitable. Asimismo, solicita se tenga presente el impacto acústico y visual que pueda producirse.

La Comunidad de Regantes de Guardamar del Segura considera que aproximar la autovía a los accidentes artificiales, canal del Campo de Cartagena, canal principal de riegos de Levante y plataforma en desuso del ferrocarril Albaterra-Torrevieja minimizaría el nuevo impacto.

El Grupo Naturalista Mar Menor sugiere la necesidad de realizar un inventario faunístico y botánico detallado a fin de determinar las áreas de máximo impacto, medidas correctoras susceptibles de ser aplicadas, etc. Considera muy importante el aspecto de barrera en el seno de la cuenca del Mar Menor, laguna especialmente sensible a las alteraciones antrópicas.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) indica que el trazado de la autovía proyectada debe evitar atravesar alguna de las siguientes áreas de Importancia Internacional para las Aves inventariadas por SEO/Bird Life:

Embalse del Hondo (IBA número 215, 2.500 hectáreas).

Salinas de la Mata y Torrevieja (IBA número 217, 2.100 hectáreas).

Mar Menor (IBA número 218, 23.500 hectáreas).

El Valle-sierra de Escalona (IBA número N, 32.500 hectáreas).

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y sus alternativas

El estudio informativo tiene por objeto definir los trazados de las diferentes opciones entre Alicante y Cartagena, así como la conexión entre las autovías Murcia-Alicante y Madrid-Alicante.

Las características del proyecto son de autovía, con velocidad de trazado de 100 kilómetros/hora, dos calzadas de siete metros de anchura cada una, arcenes exteriores de 2,5 metros e interiores de un metro, y mediana variable entre 3-5 metros y 10 metros según las necesidades del trazado.

El origen del Estudio se sitúa en el enlace de Los Beatos, donde concluye la autovía Cartagena-Los Beatos, y el final sobre la autovía A-7, Murcia-Alicante. La actual red de carreteras del estudio tiene como ejes principales las carreteras N-332, C-3321, N-325, C-3317 y AP-4122 (camino de Castilla). Además, el corredor se encuentra limitado por las autovías Murcia-Cartagena, Murcia-Alicante y Madrid-Alicante. Los tramos en que se divide el corredor y las alternativas en cada uno de ellos son los siguientes:

Tramo I: Desde el origen de Los Beatos hasta el final de la variante de San Javier (punto intermedio de la variante conjunta San Javier-San Pedro del Pinatar).

Este tramo discurre íntegramente dentro de la región de Murcia. Consta de una única alternativa:

Alternativa 1.0.I: Su origen está situado en un punto próximo a la localidad de Los Beatos. Esta alternativa aprovecha las variantes, existentes o en construcción, de los siguientes núcleos de población: La Unión-El Algar, Los Alcázares, San Javier y San Pedro del Pinatar. La longitud total de esta alternativa es de 25.522 metros.

Tramo II: Desde el final de la variante de San Javier hasta la intersección con el eje en construcción Crevillente-Torrevieja de la Generalidad Valenciana. Este tramo discurre en los términos provinciales de Murcia (en su inicio, hasta el término municipal de Pilar de Horadada) y Alicante (desde el término municipal de Pilar de Horadada hasta el final del tramo). Consta de cuatro alternativas:

Alternativa 2.0.II: El origen de esta alternativa se sitúa en el final de la alternativa 1.0.I (tramo I). Continúa con la duplicación de la variante de San Pedro del Pinatar, actualmente en construcción. El final de la alternativa se sitúa en la intersección con el eje en construcción Crevillente-Torrevieja. La longitud total de la alternativa es de 30.763,266 metros.

Alternativa 3.0.II: Es coincidente con la alternativa ALT 2.0.II desde el origen de esta última, en el punto kilométrico 25,522 hasta el 31,470, una vez pasado el enlace a Pilar de la Horadada, esto es, cuando la autovía discurre paralela a la carretera N-332, a la altura de la urbanización «Mil Palmeras». Después, el trazado discurre apoyándose en la carretera A-350 a San Miguel de Salinas, atravesando el paraje denominado «La Dehesa de Campoamor». En los puntos kilométricos 36,400 y 44,000, la autovía cruza el canal del Campo de Cartagena. A partir de la zona denominada «La Marquesa», en el término municipal de San Miguel de Salinas, y hasta el final del tramo II, la alternativa coincide de nuevo con la alternativa 2.0.II. La longitud total de la alternativa es de 30.139,335 metros.

Alternativa 3.C.II: Esta alternativa coincide con la 3.0.II desde su comienzo hasta un punto próximo a la urbanización «Ciudad de las Comunicaciones». En este punto del trazado la autovía circunvala una zona montañosa (que quedaría al oeste de la traza), y vuelve a enlazar con la alternativa 3.0.II con la que coincide hasta el final del tramo.

La longitud total de esta alternativa es de 30.745,394 metros, coincidentes en su mayor parte, salvo unos 4.400 metros con la alternativa anterior.

Alternativa 4.0.II: Es la que discurre más al interior de las cuatro consideradas en este tramo.

El origen de esta alternativa se sitúa en el final de la alternativa 1.0.I. (tramo I).

La autovía alcanza el canal de Campo de Cartagena, cruzándolo en una zona cercana a «Los Torres». En el término municipal de San Miguel de Salinas el trazado enlaza con la alternativa 3.0.II en un punto situado al sur de la urbanización «Ciudad de las Comunicaciones». A partir de dicho punto, la autovía es coincidente con la alternativa 3.0.II. La longitud total de la alternativa es de 29.605,095 metros.

Tramo III: Desde la estación de ferrocarril Rojas-Benijófar, situado sobre el eje Crevillente-Torrevieja, hasta la autovía Murcia-Alicante. Este tramo discurre dentro de la provincia de Alicante.

Consta de dos Alternativas:

Alternativa 1.0.III: El origen de esta alternativa se sitúa en el punto final de las variantes de trazado del tramo II, a algo más de un kilómetro de la estación de Rojas-Benijófar, aprovechando una alineación recta del eje, Crevillente-Torrevieja. Después, el trazado discurre hacia el interior, apoyándose en la plataforma en desuso del ferrocarril salinero, cruzando la carretera de Algorfa a Benegófar y luego el río Segura mediante un viaducto de unos 100 metros de longitud. Más adelante abandona la plataforma del ferrocarril salinero para dirigirse hacia el enlace de Albaterra sobre la autovía A-7 Murcia-Alicante, cruzando el ferrocarril en un punto cercano a la estación de San Isidro de Albaterra, y pasando entre la zona de Los Cabezos y el propio núcleo de San Isidro. La longitud total de la alternativa es de 15.478,444 metros.

Alternativa 1.A.III: El trazado supone el desdoblamiento íntegro de la carretera de la Generalidad Valenciana, Crevillente-Torrevieja, hasta su intersección con la autovía Murcia-Alicante. En el núcleo de Catral, la autovía se dispone sobre la carretera C-3321, duplicándola sobre una recta de 4.400 metros de longitud hasta su entronque con la autovía Murcia-Alicante.

La longitud de esta alternativa es de 18.822,461 metros.

Tramo IV: Desde la autovía Murcia-Alicante hasta la autovía Madrid-Alicante. Este tramo discurre por la provincia de Alicante. Consta de cuatro alternativas:

Alternativa BP.1.0: Tiene su origen en la autovía Murcia-Alicante, a la altura del enlace Elche-Carretera C-3317.

El trazado se apoya en el corredor de la actual carretera C-3317, superponiéndose a ella en muchos tramos.

La autovía bordea el núcleo urbano de Aspe, apoyándose en su actual variante oeste, manteniéndola como vía de servicio. Luego la autovía cruza el río Vinalopó y salva el paso del ferrocarril hasta llegar al punto final del trazado en la autovía Madrid-Alicante. La longitud total de la alternativa es de 16.634,745 metros.

Alternativa BP.1.A: Su trazado coincide con la alternativa BP.1.0. desde el origen en la autovía Murcia-Alicante hasta un punto cercano al polígono industrial de Aspe.

Después atraviesa un monte público protegido por el Planeamiento urbanístico del municipio de Aspe mediante un túnel, con una longitud próxima a los 1.100 metros.

A partir de aquí, la autovía discurre entre los núcleos urbanos de Aspe y Monforte del Cid hasta la autovía Madrid-Alicante.

La longitud total de la Alternativa es de 12.975,000 metros.

Alternativa BP.2.0: El punto de origen de esta alternativa se sitúa sobre la autovía Murcia-Alicante, en el enlace de Elche-Monforte. Esta solución se apoya en la carretera existente AP-4122, también denominada «Camino de Castilla», manteniéndola como vía de servicio. El punto final se sitúa sobre la Autovía Madrid-Alicante, en el enlace situado al oeste de Torrellano Alto. La longitud total de la alternativa es de 6.027,504 metros.

Alternativa BP.2.A: Esta opción supone una mejora de las características del trazado geométrico de la alternativa BP.2.0.

Los puntos de origen y final de la Alternativa BP.2.A. coinciden con los definidos para la Alternativa BP.2.0. La longitud total de la Alternativa es de 5.848,8 metros.

El estudio informativo considera como alternativa seleccionada la formada por:

Tramo I: La alternativa ALT. 1.0.I.

Tramo II: La alternativa ALT. 2.0.II.

Tramo III: La alternativa ALT. 1.A.III.

Tramo IV: La opción BP.2.A.

Con una longitud total de 80.956 metros.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental contenido

Contenido: El Estudio de Impacto Ambiental realiza una descripción del medio físico indicando que los cursos de agua más importantes de la zona corresponden a los ríos Segura y Vinalopó. Otros cauces de importancia son la rambla de Albuñón, de Albuñar, barranco de Grajera, río Seco, cañada de Matamoros, río Nacimiento, cañada de las Estacas, barranco de Muñido, barranco del Lobo, cañada Serrana y cañada del Esparto. Dentro de las principales infraestructuras hidráulicas están: La red de riegos tradicionales de las vegas del Segura y sus afluentes; Red de la Mancomunidad de Canales del Taibilla; Red del Postravase Tajo-Segura y red creada alrededor de las captaciones de agua subterránea. En cuanto a las aguas subterráneas el estudio diferencia los sistemas dentro de cada unidad hidrogeológica: El Prebético Alicante, con el sistema de la sierra del Cid; el Segura-Guadalentín, con el sistema acuífero dentro de las Vegas Media y Baja; El Subbético de Alicante, que comprende los sistemas acuíferos de Argallet y Crevillente, y el del Campo de Cartagena, con varios acuíferos.

La vegetación potencial, según el estudio, corresponde al piso mediterráneo semiárido y árido. Una de las formaciones climatofílicas que dominan este área del Levante español es el Coscojar. La vocación del territorio es agrícola de regadío, y ganadera. En cuanto a la vegetación real en el tramo I se encuentran dos tipos de aprovechamiento: Labor intensiva y cultivos herbáceos en regadío. El tramo II presenta cultivos en regadío, tanto herbáceos como cítricos, y cultivos forzados bajo plástico. También existe una zona, entre Cueva Fuerte y Cabezo La Vieja, constituida por manchas de pino carrasco. Dentro del tramo III, en el espacio comprendido entre Benijófar y Albaterra predominan los cítricos en regadío. Por último al norte de Crevillente, y dentro del tramo IV, existe una zona de matorral con cubierta de pino carrasco y una zona con eucalipto asociado a pino carrasco y matorral.

El estudio afirma que la característica faunística más destacable en la zona es su gran diversidad ornítica, que se encuentra formando agrupaciones bien definidas, en áreas de importancia tales como El Hondo, las salinas de Santa Pola y las lagunas de la Mata y Torrevieja en Alicante; y en Murcia, el Mar Menor y áreas adyacentes. Como especies más representativas de estos espacios se encuentran, entre otras, el charrancito, martinete, cigüeñuela, halcón peregrino, alcaudón real, avión zapador, etc. y otras especies en menor número como la garcilla, el buitrón o el águila piteceira.

El estudio define cinco unidades de paisaje, agrícola abierto, agrícola-forestal, asociado a matorral, forestal y de zonas húmedas. Además describe las áreas definidas como Espacios Naturales Protegidos, entre los que se encuentran la laguna del Hondo, salinas de Santa Pola y lagunas de la Mata y Torrevieja.

El estudio indica que los yacimientos arqueológicos son numerosos en la zona, dado el proceso histórico que caracterizó a este ámbito. La carta arqueológica señala como yacimientos mayoritarios los pertenecientes a la época Romana, Edad del Bronce y época Ibérica. En cuanto a las vías pecuarias se localizan un total de 49 en el área de estudio.

El Estudio de Impacto Ambiental realiza una valoración de impactos y un análisis comparativo de las alternativas seleccionadas por el estudio informativo, incluyendo unas tablas de afecciones sobre indicadores seleccionados. Sus conclusiones son las siguientes:

En el tramo I, la alternativa 1.0.I no afecta directamente a ningún área de protección especial; no obstante, discurre próxima a varios puntos de interés arquitectónico y faunístico como son dos molinos situados a la altura de los puntos kilométricos 3,750 y 3,850, la Torre del Negro (punto kilométrico 5,100) y el área del Mar Menor. Existe una zona con niveles elevados de ruido entre los puntos kilométricos 8,500 y 9,000.

En el tramo II, las alternativas 3.0.II y 4.0.II producen mayores impactos en general, y la alternativa 2.0.II genera mayor afección por ruido en zonas urbanizadas del litoral (puntos kilométricos 27,500, 37,800, 39,800 y 42,000).

En el tramo III, se produce afección por ruido en la alternativa 1.A.III, debido a su proximidad al núcleo de población del Realengo.

El Estudio de Impacto Ambiental considera que las alternativas que forman la opción seleccionada son las siguientes:

Tramo I: Alternativa 1.0.I.

Tramo II: Alternativa 2.0.II.

Tramo III: Alternativa I.A.III (Incluyendo un ramal bidireccional a Albaterra).

Tramo IV: Alternativa BP.2.A.

El estudio señala, entre otras, las siguientes medidas correctoras: Prohibición de estacionamiento de la maquinaria y del almacenamiento de los materiales contaminantes en las proximidades de los cursos de agua atravesados por el trazado; colocación de obras de drenaje bajo la autovía; colocación de pantallas acústicas absorbentes; revegetación generalizada de taludes; prohibición de vertidos de materiales procedentes de excavación o materiales residuales de obra y realización de prospecciones arqueológicas intensivas en la fase de proyecto de trazado y vigilancia por personal cualificado, en fase de obras.

El estudio incluye un capítulo sobre el Programa de Seguimiento y Vigilancia Ambiental, documentación gráfica e información fotográfica.

Análisis de contenido:

El Estudio de Impacto Ambiental tiene todos los epígrafes con arreglo al Reglamento 1131/1988, de 30 de septiembre.

Con carácter general, el inventario ambiental está bien detallado, desarrollando los factores que se ven afectados por el paso de la autovía.

El nivel cartográfico es aceptable, aunque se echan en falta planos con mayor precisión en cuanto a hidrología y espacios naturales.

Hubiese sido conveniente un estudio hidrológico de la zona, y de previsión de posibles inundaciones en las zonas más propensas a ello.

Los estudios no contemplan la localización de canteras y de los posibles vertederos.

El capítulo de medidas correctoras y el Programa de Vigilancia Ambiental sólo contienen recomendaciones de lo que habría que estudiar, diseñar y presupuestar.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

Alegaciones de Organismos:

Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario.

Confederación Hidrográfica del Segura.

Delegación Provincial de Economía y Hacienda de Alicante.

Diputación Provincial de Alicante.

Ayuntamiento de Novelda.

Ayuntamiento de Elche.

Ayuntamiento de Crevillente.

Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar.

Ayuntamiento de San Miguel de las Salinas.

Ayuntamiento de Pilar de la Horadada.

Ayuntamiento de Daya Nueva.

Ayuntamiento de Aspe.

Ayuntamiento de Granja de Rocamora.

Ayuntamiento de Orihuela.

Ayuntamiento de San Isidro.

Ayuntamiento de Algorfa.

Ayuntamiento de Los Montesinos.

Ayuntamiento de Algüéña.

Ayuntamiento de Albaterra.

Alegaciones particulares:

Doña Ana José de Gea Pérez y 683 alegaciones más.

Doña Dolores Ferrer Martínez y nueve alegaciones más.

Vecinos de urbanizaciones de las playas de Orihuela (24 alegantes).

Don Ramón García Teo y cinco alegaciones más.

Comunidad de Regantes «Riegos de Levante margen derecha del Segura».

Don Carlos Arribas Ugarte (grupo ecologista «Colla Ecologista d'Alacant»).

Doña Elena Sánchez Díaz.

Don Evello Cartagena Ruiz.

Asociación de Vecinos «San Miguel Arcángel» y cuatro alegaciones más.

Doña Dolores Adsuar Ros y otro.

Don José Luis Repila Peña y 10 alegaciones más.

Don Pedro Gea Fernández y otro.

Don Pedro Menárquez Gracia.

Don Vicente Pastor Antón.

Don José Paredes Riquelme.

Don Joaquín Paredes Riquelme.

Don José García Ruiz.

Don Francisco Bcresaluze-Carbonell.

Don Miguel García Seva.

Doña Rosario Ferri Miravete y dos alegaciones más.

Esquerra Unida del País Valencià.

Doña Lourdes, doña Gema y doña María Luisa Sánchez Adsuar.

Don Álvaro Sánchez González.

Vecinos de Pilar de la Horadada.

«Nueva Compañía Arrendataria de las Salinas de Torreveja, Sociedad Anónima».

Don Francisco Montoro Muñoz.

Don Antonio Martínez Martínez.

Don Mariano y don Juan Miguel Díaz Zaragoza.

«González Soto, Sociedad Anónima».

Doña Josefina Jiménez Garay.

Asociación de Ganaderos de Ovino y Caprino del Campo de Cartagena.

Los aspectos medio-ambientales significativos, son los siguientes:

La Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario alega que la solución seleccionada no afecta a la infraestructura ferroviaria en explotación, aunque otras soluciones recogidas en el estudio sí podrían afectar a la línea La Encina-Alicante. En cuanto al ferrocarril salinero en desuso, recuerda que está prevista su conversión en vía verde.

La Confederación Hidrográfica del Segura se muestra conforme con lo proyectado, especialmente en los tramos I y III. En el tramo II señala que en el proyecto de construcción debe estudiarse más detalladamente las escorrentías de otros cauces menores, en especial entre los puntos kilométricos 43,000 y 57,500 para evitar el efecto barrera y la acumulación de caudales.

La Diputación Provincial de Alicante indica que la continuidad de las vías provinciales AP-3401 (Los Montesinos-Torreveja) y AP-3132 (Catral a Albaterra) no están resueltas. Asimismo se inclina porque en el tramo II la solución sea más interior.

El Ayuntamiento de Novelda manifiesta que la solución más conveniente para su municipio es la B.P.1.0.

El Ayuntamiento de Elche apoya la alternativa B.P.2.A del tramo IV, seleccionada en el estudio, por ser la mejor solución.

El Ayuntamiento de Crevillente las siguientes alegaciones:

Apoyar la solución B.P.1.C. del tramo IV (N-325).

Oponerse a la duplicación de Catral-Crevillente, (C-3321) proponiendo una solución más al Oeste (entre las dos alternativas propuestas por el estudio), en caso contrario, un nuevo trazado hacia el este hasta enlazar con la A-7 en la estación.

Apoyar las reivindicaciones del Sindicato de Riego de San Felipe Neri y los vecinos del Campo de Crevillente, que adjuntan y, que se resumen así:

1. El Sindicato de Riegos de San Felipe Neri indica que debe realizarse un estudio detallado del drenaje de toda la zona, propensa a inundaciones. El respeto y mantenimiento de toda la red de riegos y avenamiento, muy afectada por la duplicación de la vía Catral-Crevillente, la restitución de dos pasos transversales interrumpidos por la solución I.A.III (duplicación de la carretera Catral-Crevillente).

2. Los vecinos del Campo de Crevillente no se oponen a la autovía, sino a la duplicación del tramo Catral-Crevillente por diversos motivos.

3. Adjunta también los escritos de otros grupos municipales como Falange Española, que se inclina por la alternativa 1.0.III en Albaterra dejando la vía Catral-Crevillente tal como está, y Esquerra Unida que apoya la solución BP.1.C. de convertir la N-325 en autovía en el tramo IV y se opone a la duplicación de Catral-Crevillente, en el tramo III inclinándose por una solución al oeste.

El Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar apoya el trazado propuesto en el estudio en los tramos I y II oponiéndose a las otras alternativas y solicita un nuevo enlace en el punto kilométrico 25,000 aproximadamente, para una zona industrial.

El Ayuntamiento de San Miguel de Salinas apoya la alternativa seleccionada 2.0.II del tramo II.

El Ayuntamiento de Pilar de la Horadada, con relación al tramo II manifiesta lo siguiente: Se opone a la solución 2 por separar el núcleo del Pilar de la costa, así como los efectos de su proximidad a la zona urbana (impacto sonoro, riesgo del transporte de mercancías peligrosas, etc.). Además supondría una muralla contra las avenidas y en especial para La Rambla del Pilar de la Horadada. Está en contra de la solución 4 por su afección a la zona agrícola y al Campo de Experimentación. Propone un nuevo trazado más interior, con dos salidas, una en la carretera A-353 (Pinar de Campoverde) y otra en la A-350. En caso de aprobarse la solución semicostera, solicita que ésta sea soterrada para permitir la máxima comunicación entre la zona urbana y la turística.

El Ayuntamiento de Daya Nueva muestra su conformidad con lo indicado en el estudio para el tramo III y solicita una serie de enlaces, glorietas y señalización de la población de Daya Nueva. Además apoya la alegación de unos vecinos para que se reponga un camino transversal a la autovía en el punto kilométrico 74.

El Ayuntamiento de Aspe apoya la alternativa seleccionada B.P.2.A. del tramo IV.

El Ayuntamiento de Granja de Rocamora manifiesta su apoyo a la solución de autovía hasta la A-7 por Albaterra (alternativa 1.B.III), que hace el máximo uso del trazado del ferrocarril abandonado y es, según dice, la solución más corta, económica y de menor daño al medio ambiente.

El Ayuntamiento de Orihuela en su alegación acepta la alternativa seleccionada en el estudio informativo para el tramo II, solicitando la incorporación al proyecto de trazado y construcción de las siguientes prescripciones:

Conexión adecuada entre los enlaces de la autovía y la N-332. Construcción en trinchera o desmote y en cualquier caso con los terraplenes mínimos. Especial atención a la recuperación paisajística y medioambiental. Aumentar la permeabilidad transversal de la autovía. Remodelación y acondicionamiento de la N-332.

El Ayuntamiento de San Isidro indica que en el tramo III, en la conexión con la A-7, la solución seleccionada por el estudio afecta a las normas subsidiarias de San Isidro. Asimismo dicha solución es tangente al casco urbano actual, limitando la expansión futura del municipio hacia el oeste. También señala que el impacto ambiental tanto sobre la población como sobre tres yacimientos arqueológicos, es considerable. Señala que una solución que alejara el trazado hacia el sudoeste resolvería estos inconvenientes.

El Ayuntamiento de La Algorfa remite dos escritos referidos a la parte final del tramo II. En el primero manifiesta que el trazado se desvíe para no afectar a una zona recientemente calificada como industrial o de servicio con destino a la instalación de un mercadillo, considerado interesante para la reactivación económica local. En el segundo escrito indica lo acordado en sesión ordinaria del 20 de enero de 1996, haciendo suya la alegación de la urbanización «Montebello» en el sentido de garantizar el acceso a dicha urbanización y minimizar el impacto sonoro y paisajístico.

El Ayuntamiento de Los Montesinos acuerda por unanimidad informar favorablemente el trazado seleccionado para el tramo II en el estudio informativo, con la condición de que respete las edificaciones y embalses existentes, y que se estudie el riesgo por inundaciones.

El Ayuntamiento de Alqueña propone se opte por la solución BP.1.0 en el tramo IV, con carácter de autovía urbana, para minimizar los efectos de su impacto sobre la zona o bien se complemente la solución seleccionada en el estudio con la mejora de la N-325, incluida la circunvalación de Novelda.

El Ayuntamiento de Albaterra manifiesta, refiriéndose al tramo III en su conexión con la A 7, que en sesión de Pleno celebrada el 16 de febrero de 1996 aprobó por unanimidad el apoyo a la solución 1.0.III por ser la de menor coste, más conveniente a la ordenación territorial y al tráfico, y menor impacto ambiental y urbanístico. Recomienda, no obstante, se minimice la afección al polígono industrial situado junto al enlace de Albaterra.

Doña Ana José de Gea Pérez y 693 alegaciones más, se refieren al tramo II, oponiéndose a la solución de trazado número 4, principalmente por el efecto barrera sobre las aguas pluviales y el impacto económico en la zona regable del trasvase del Campo de Cartagena.

Doña Dolores Ferrer Martínez y nueve alegaciones más coinciden con las anteriores excepto en que se oponen también a la solución 3, por discurrir muy próxima al casco urbano de Pilar de la Horadada.

Vecinos de urbanizaciones de las plazas de Orihuela manifiestan, que lo óptimo sería el acondicionamiento de la actual N-332: desdoblamiento, pasos a distinto nivel y, en general, mejora de la accesibilidad transversal de las urbanizaciones. La construcción de la autovía dañaría al medio ambiente: destrucción de pinares mediterráneos, desertización, alteración de paisaje, etc.

La Comunidad de Regantes «Riegos de Levante margen derecha del Segura». Se refiere al tramo II en su parte final o norte, entre la carretera de San Miguel de Salinas-Torre Vieja y Los Montesinos. Considera que los efectos del trazado sobre la zona de riegos se debe minimizar con las siguientes actuaciones: Reducir los terraplenes al mínimo, pasos de reguera visitables, y aumentar el número de pasos transversales.

El Grupo Ecologista «Colla Ecologista d'Alacant» se opone a las autovías y al transporte privado. Denuncia graves alteraciones del medio ambiente de la zona, y daños a la agricultura y a los residentes. Solicita como alternativa la construcción de las variantes de El Altet y La Marina.

La Asociación de Vecinos «San Miguel Arcángel», Izquierda Unida de San Miguel de Salinas, Grupo Ecologista «Oriolano», Asociación Naturalista del Sureste y Partido Comunista de los Pueblos de España presentan un escrito oponiéndose a la autovía fundándose en las afirmaciones del II Plan de Carreteras de la Generalitat Valenciana, y en la similitud de trazado de la propuesta actual y la de la autopista de peaje ya rechazada. Propone el desdoblamiento de la N-332.

Don Vicente Pastor apoya la alternativa seleccionada en el estudio informativo 2.0.II del tramo II.

Esquerra Unida del País Valencià propone un nuevo trazado entre los puntos kilométricos 47,000 y 55,000 al oeste de la alternativa seleccionada, indicando que al discurrir por una zona más alta se evitaría el efecto barrera y la afección a viviendas.

Doña Lourdes, doña Gema y doña María Luisa Sánchez Adsuar discrepan de la alternativa 1.A.III por su perjuicio económico al Realengo. Proponen se elija la solución 1.0.III.

Vecinos del Pilar de la Horadada aunque están a favor de la autovía rechazan la alternativa 2.0.II, entre otros motivos porque, según dicen, discurre por zona inundable, produciría contaminación atmosférica y perjuicios económicos y paisajísticos. Proponen que se opte por la alternativa 1.0.II.

La Asociación de Ganaderos de Ovino y Caprino del Campo de Cartagena solicita un paso para el ganado en la N-332, donde existe una vía pecuaria denominada «Colada de San Ginés de la Jara» o «Colada de Cantarrana».

BANCO DE ESPAÑA

11641 RESOLUCIÓN de 29 de mayo de 1997, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 29 de mayo de 1997, que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales, a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas.

Divisas	Cambios	
	Comprador	Vendedor
1 dólar USA	143,998	144,286
1 ECU	164,777	165,107
1 marco alemán	84,605	84,775
1 franco francés	25,039	25,089
1 libra esterlina	235,912	236,384
100 liras italianas	8,540	8,558
100 francos belgas y luxemburgueses	409,813	410,633
1 florín holandés	75,187	75,337
1 corona danesa	22,207	22,251
1 libra irlandesa	217,106	217,540
100 escudos portugueses	83,559	83,727
100 dracmas griegas	52,812	52,918
1 dólar canadiense	104,505	104,715
1 franco suizo	101,765	101,969
100 yenes japoneses	123,933	124,181
1 corona sueca	18,669	18,707
1 corona noruega	20,320	20,360
1 marco finlandés	28,048	28,104
1 chelín austríaco	12,020	12,044
1 dólar australiano	109,827	110,047
1 dólar neozelandés	99,430	99,630

Madrid, 29 de mayo de 1997.—El Director general, Luis María Linde de Castro.