

3150 *RESOLUCIÓN de 27 de enero de 2004, de la Secretaría General Técnica, por la que se emplaza a los interesados en el procedimiento ordinario n.º 814/2003, interpuesto por doña María del Carmen Retortillo Paniagua y otra, sobre consolidación de empleo para acceso a plazas de ATS/DUE.*

De conformidad con lo establecido en el art. 49 de la Ley 29/98, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo, se participa que ante la Audiencia Nacional se tramita el Procedimiento Ordinario n.º 814/2003, promovido por doña María del Carmen Retortillo Paniagua y doña María del Carmen Reveriego Fajardo contra resolución de 14 de octubre de 2003, desestimatoria de los recursos de reposición formulados frente a la del Tribunal Central de ATS/DUE de fecha 17 de junio de 2003, por la que se hace pública la relación de aspirantes que han superado la primera parte de la oposición convocada por Orden de 4 de diciembre de 2001 para la selección y provisión de plazas de ATS/DUE en las Instituciones Sanitarias de la Seguridad Social dependientes del extinguido Instituto Nacional de la Salud.

Lo que se hace público a efectos de la notificación prevista en el mencionado precepto de la citada Ley Jurisdiccional, a fin de que todas aquellas personas físicas y jurídicas que tengan un interés legítimo en el mantenimiento del acto impugnado puedan comparecer y personarse, como demandados, en el expresado procedimiento, en el plazo de nueve días, contados a partir de la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en la forma establecida en la repetida Ley.

Madrid, 27 de enero de 2004.—El Secretario General Técnico, Juan Antonio Puigserver Martínez.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

3151 *RESOLUCIÓN de 14 de enero de 2004, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Redes complementarias para la mejora de los regadíos en el desarrollo del estudio de la zona afectada por los regantes pertenecientes a la comunidad de usuarios Campo de Níjar-Rambla Morales, términos municipales de Níjar, Almería y Lucainena de las Torres, (Almería)», de la Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias Sur y Este, S.A.*

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 el Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto Redes complementarias para la mejora de los regadíos en el desarrollo del estudio de la zona afectada por los regantes pertenecientes a la Comunidad de Usuarios Campo de Níjar-Rambla Morales, términos municipales de Níjar, Almería y Lucainena de las Torres, (Almería), se encuentra comprendido en el apartado K del Grupo 9 del Anexo II de la Ley 6/2001 antes referida ya que, según justifica la Documentación Ambiental presentada por el promotor las actuaciones se realizan dentro de las zonas afectadas por el proyecto que complementa, no afectándose por tanto a áreas de especial protección designadas en aplicación de las Directivas 79/409/CEE y 92/43/CEE o en humedales incluidos en la lista del Convenio de Ramsar, y no se origina un incremento significativo de las emisiones a la atmósfera, vertidos a los cauces públicos o al litoral, generación de residuos, utilización de recursos naturales.

La Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias Sur y Este, S.A. remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación, posibles impactos, las correspondientes medidas correctoras.

La actuación tiene por objeto ampliar y complementar el Proyecto para la mejora de los regadíos en el desarrollo del estudio de la zona afectada por los regantes pertenecientes a la Comunidad de Usuarios Campo de Níjar-Rambla Morales, Almería, que ya fue evaluado ambientalmente de forma favorable por esta Secretaría General en Resolución de 8 de julio de 2003, mediante la instalación de 292 km de redes de riego, desde las conducciones principales hasta las parcelas, de diámetros comprendidos entre 32 y 500 mm, la construcción de cinco balsas de las cuales dos tienen una capacidad de 107.975 m³ y tres 209.038 m³, así como la instalación de un sistema de telecontrol y gestión de suministro, realizándose todas las actuaciones en los terrenos ya afectados por el proyecto que complementa.

Teniendo en cuenta los criterios de selección contemplados en el Anexo III de la Ley 6/2001 y una vez examinado la totalidad del expediente así como la sensibilidad de la zona, no se prevén que la actuación origine impactos negativos significativos. Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la precitada Ley, la Secretaría General de Medio Ambiente a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 13 de enero de 2004, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental el Proyecto Redes Complementarias para la mejora de los regadíos en el desarrollo del estudio de la zona afectada por los regantes pertenecientes a la comunidad de usuarios Campo de Níjar - Rambla Morales, términos municipales de Níjar, Almería y Lucainena de las Torres, (Almería). No obstante el promotor deberá tener en consideración las observaciones que, en su caso, formule la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Así mismo y antes del inicio de las obras, el promotor remitirá a esta Secretaría General, para su aprobación, el Programa de Vigilancia Ambiental que deberá observarse durante la construcción de las obras. En dicho Programa se definirán y justificarán los indicadores utilizados para valorar las medidas correctoras y la evolución de los impactos residuales indicándose, así mismo, el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión.

Madrid, 14 de enero de 2004.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

3152 *RESOLUCIÓN de 15 de enero de 2004, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autopista de Málaga, tramo: Alto de las Pedrizas-Torremolinos», de la Dirección General de Carreteras de la Secretaría de Estado de Infraestructuras 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, 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 contemplado en el estudio informativo de «Autopista de Málaga, tramo: Alto de las Pedrizas-Torremolinos», se encuentra comprendido en el apartado 1 del grupo 6 del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió el 8 de agosto de 2002 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen del estudio informativo del «Autopista de Málaga, tramo: Alto de las Pedrizas-Torremolinos» con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la citada memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 26 de noviembre de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio publicado en el B.O.E. de 18 de febrero de 2003.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 16 de junio de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

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

Analizado el expediente, y con fecha 2 de septiembre de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras información adicional sobre la ubicación de los vertederos propuestos y los accesos a los mismos, así como a los túneles. Con fecha 15 de septiembre, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el citado estudio.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista de del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 12 de enero de 2004, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto «Autopista de Málaga, tramo: Alto de las Pedrizas-Torremolinos».

Declaración de impacto ambiental

El estudio informativo contempla en su última etapa tres alternativas (1E, 1B y 2B) correspondientes a dos corredores diferentes (1 y 2), que a su vez se desdoblaron cada uno en dos, con idénticos trazados en planta pero variando el alzado en función de que la inclinación máxima sea del 5 ó del 6% (1E6, 1B6 y 2B6).

Las alternativas 1B, 1B6, 2B y 2B6 afectan en su tramo inicial de enlace con la autovía N-331 y con la autovía autonómica A-359 al Lugar de Importancia Comunitaria «Sierra de Camarolos». Las alternativas 2B y 2B6 tienen una longitud muy superior a la de las restantes alternativas y se separan mucho más del corredor de la actual autovía N-331.

Todas las alternativas discurren por un relieve que puede considerarse como accidentado, en su primera parte, y muy accidentado en la segunda, la situada más al sur. Este relieve, en el que se atraviesan multitud de cerros y valles, hace que se produzcan grandes movimientos de tierras y taludes en desmonte y terraplén de gran altura a pesar de los túneles y viaductos previstos. Esto produce importantes afecciones sobre la geomorfología, la vegetación y especialmente el paisaje (más graves en las alternativas 2B y 2B6 según el estudio de impacto ambiental en lo que se refiere al primer y tercer factor del medio citados). Además, la afección al paisaje podría verse incrementada notablemente en la ejecución de la obra dado que la zona presenta elevados riesgos de deslizamiento.

Las alternativas con pendientes máximas del 6% (1B6, 1E6 y 2B6) se plantean para disminuir los elevados costes de ejecución bajando la rasante en determinados tramos, disminuyendo la altura y longitud de los viaductos y aumentándose la altura de algunos desmontes, ya muy elevada en las alternativas del 5%. Por tanto, este grupo de alternativas presentan mayores impactos ambientales que las anteriores.

En particular la alternativa propuesta por el promotor, la 1E6 tiene un movimiento de tierras (10,78 millones de m³ a vertedero) bastante superior a la 1E (8,64 millones de m³) lo que agrava sus impactos ambientales.

Dadas las características de la actuación, uno de los mayores problemas ambientales que su ejecución produce es la gestión del enorme excedente de tierras generado (10,78 M de m³ en la alternativa propuesta por el promotor y superior a los 6 M de m³ en todas las alternativas planteadas). La ubicación de los vertederos y el acceso a los mismos se convierte en un gran condicionante ambiental del proyecto, máxime por su localización en una zona de alto valor ambiental. En respuesta a la solicitud de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental para profundizar sobre este tema, la Dirección General de Carreteras aportó un documento adicional «Estudio de vertederos y accesos a las bocas de túneles y a los vertederos», donde se concretan las áreas de vertido a utilizar, capacidad aproximada de las mismas y nuevos caminos de acceso que sería necesario ejecutar. Se ha comprobado sin embargo la no adecuación ambiental de varios de los vertederos propuestos en este documento debido a factores como la excesiva inclinación de la zona, la existencia de vegetación de interés, la afección a cauces o la afección ambiental de abrir nuevos caminos

de acceso o modificar sustancialmente los existentes. Por tanto, la ubicación, características y acceso a los vertederos no queda resuelta con la documentación que forma parte del proyecto objeto de evaluación. En consecuencia, su análisis y evaluación ambiental deberá realizarse antes de la aprobación del proyecto de construcción, de acuerdo con lo establecido en esta declaración.

En conclusión, las seis alternativas presentan importantes impactos ambientales sobre la geomorfología, la vegetación y el paisaje debidos a la propia autopista y a los vertederos necesarios para el gran volumen de tierras sobrantes de la excavación.

La alternativa 1E6 propuesta por el promotor no se considera ambientalmente admisible por agravar los importantes impactos ambientales de la 1E, debido al mayor volumen de tierras, la mayor necesidad de zonas de vertederos, la mayor altura de los desmontes, de lo que se derivan mayores impactos, especialmente sobre la geomorfología, la vegetación y el paisaje. Esto no implica que en fases más avanzadas de proyecto no puedan considerarse pendientes superiores al 5% para conseguir una mayor adaptación al terreno y disminuir de esta forma algunos de los importantes impactos ambientales negativos previsibles.

Examinada la documentación contenida en el expediente: estudio informativo, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública, y completado el análisis ambiental con la visita a la zona de proyecto, se considera que para la realización de la alternativa 1E tanto en el anteproyecto y el proyecto de construcción que la desarrolle, como en las fases de construcción y explotación de la autopista, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. *Adecuación ambiental del proyecto.*—La alternativa 1E deberá adaptarse en el anteproyecto y en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con objeto de disminuir la altura del desmonte del p.k. 0+000 al 0+500 (al este del trazado) y por tanto las afecciones a la geomorfología, la vegetación y el paisaje se proyectarán las calzadas separadas en planta y/o alzado continuando los ramales de unión con la N-331. Si el desmonte resultante tuviera una altura significativa se dispondrán muros para disminuir esta altura. La aplicación de estas medidas estará en función de su viabilidad técnica, de que contribuyan a conseguir el objetivo citado y de la integración ambiental de las mismas. Los muros, en su caso, se proyectarán (inclinación, materiales, textura, colores, ...) de forma que se consiga la máxima integración paisajística, evitándose por ello los muros de hormigón visto. En todo caso, se garantizará la no afección al yacimiento arqueológico Cerro Cauche.

1.2 Con objeto de disminuir la altura de los taludes que se suceden desde el p.k. 0+500 hasta el viaducto V7.1, se buscará una mayor adaptación del trazado al terreno disminuyendo los radios en planta y aumentando las pendientes si con ello se contribuye a alcanzar el objetivo citado.

1.3 Con objeto de disminuir la afección a los cauces del arroyo de Valdivia y su arroyo tributario (p.k. 4+850), a la vegetación y la ocupación de la vaguada se proyectará un puente que abarque ambos cauces (pp.kk. 4+650-4+870) de forma que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 15 m.

1.4 Con objeto de reducir la altura de los desmontes de los pp.kk. 9+800, 10+300 y 11+200 se elevará la cota de la rasante (a título orientativo unos 10-12 m. a la altura del p.k. 9+800) entre los pp.kk. 8+000 y 12+000, sin aumentar la altura prevista de los estribos de los viaductos V8.8, V10.1, V10.5 y V12.1 sobre el terreno. En la aplicación de esta medida se tendrá en cuenta su repercusión en otros taludes de este tramo.

1.5 Sin perjuicio de lo establecido en la condición anterior, se dispondrán muros que sustituyan parcialmente a los taludes en terraplén del p.k. 9+050, para no invadir el cauce del arroyo citado en la condición anterior; y a los taludes en desmonte de los pp.kk. 9+800 y 11+200 y en terraplén del p.k. 11+500 para disminuir la altura y ocupación de los mismos. Las dimensiones y características de estos muros estarán en función de su viabilidad técnica, de que se consigan los objetivos citados y de la integración ambiental de los mismos. Los muros se proyectarán (inclinación, materiales, textura, colores,...) de forma que se consiga la máxima integración paisajística, evitándose por ello los muros de hormigón visto.

1.6 Con objeto de disminuir las afecciones sobre la vegetación y especialmente sobre el paisaje y la geomorfología debidas a los desmontes de gran altura se proyectará un túnel excavado en mina entre los pp.kk. 10+700-10+900 de forma que la altura del talud frontal en las bocas, una vez construidos los falsos túneles y tras las tareas de restauración, no supere los 12 m, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 1.4.

1.7 Con objeto de disminuir los impactos sobre la geomorfología y el paisaje, en la zona del túnel 13.3 (pp.kk. 12+600-14+000) se analizará, valorará ambientalmente y, en su caso, proyectará una modificación del trazado en planta de forma que el eje en las bocas del túnel siga una dirección lo más cercana posible a las líneas de máxima pendiente, evitando los emboquilles eviados del estudio informativo, para lo cual, a título orientativo, se podría desplazar el trazado hacia el este (del orden de 70 m. en la boca norte y unos 200 m. en la boca sur) y bajar la cota de la rasante en el tramo del túnel y del viaducto siguiente V14.6 (pp.kk. 12+100-15+200) para hacer viable la excavación del túnel en mina.

1.8 Con objeto de disminuir la altura de los taludes y por tanto las afecciones a la geomorfología, el paisaje y la vegetación, entre el los pp.kk. 15+200 y 24+800 donde el trazado discurre por una zona muy abrupta, en parte a media ladera, salvando algunas de las vaguadas y valles más profundos mediante viaductos, se proyectará el trazado buscando una mayor adaptación al terreno. Para ello se analizará y considerará la conveniencia de proyectar las calzadas de forma independiente en planta y/o alzado, así como de disminuir los radios de curvatura en planta y aumentar la pendiente máxima en aquellas partes del tramo citado donde con ello se consigan disminuir los principales impactos negativos y por tanto alcanzar una mayor integración ambiental (reducción de los taludes y del impacto visual).

1.9 Teniendo en cuenta lo establecido en la condición anterior, se proyectarán muros que sustituyan parcialmente a los desmontes y terraplenes de mayor altura en las zonas de laderas con fuerte pendiente para evitar la afección a una gran superficie de las mismas por los taludes. La aplicación de esta medida y, en su caso, las dimensiones y características de estos muros, estarán en función de su viabilidad técnica, de que contribuyan a conseguir el objetivo citado y de la integración ambiental de los mismos. A resultas del ajuste definitivo del trazado en el proyecto de construcción y teniendo en cuenta lo establecido en la condición anterior y en las condiciones 1.10 y 1.11 siguientes, se considera excesiva, no admisible, la altura de los taludes de los pp.kk. 15+320, 15+460, 15+950, 17+100, 17+400, 18+280, 18+400, 18+600, 18+800, 19+250, 19+400, 19+600, 19+950, 20+200, 20+400, 21+100, 21+300, 21+600, 21+950 por lo que el trazado en planta, alzado o en sus elementos constructivos deberá ser reconsiderado. Los muros se proyectarán (inclinación, materiales, textura, colores,...) de forma que se consiga la máxima integración paisajística, evitándose por ello los muros de hormigón visto.

1.10 Para disminuir la afección a los cauces de los arroyos de los pp.kk. 17+450-17+550, y del arroyo del p.k. 24+120 la ocupación de las vaguadas y el efecto barrera sobre la fauna, se proyectarán viaductos sobre los cauces (en el primero, un puente único sobre los dos cauces), de forma que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 12 m. Con el mismo objetivo se dispondrán marcos de al menos 7x3,5 m. en las vaguadas de los arroyos de los pp.kk. 3+250, 18+150, 18+800, 19+450, 21+220, 21+460, y 21+830.

1.11 Con objeto de disminuir las afecciones sobre la geomorfología, la vegetación y el paisaje debidas a los desmontes de gran altura previstos en los pp.kk. 21+050, 23+300 y 25+200 se proyectarán túneles excavados en mina en sustitución de los desmontes, si las condiciones geotécnicas lo permiten, de forma que la altura del talud frontal en las bocas, una vez construidos los falsos túneles y tras las tareas de restauración, no supere los 12 m.

1.12 Con objeto de disminuir la afección debida a la ejecución de las pilas de los viaductos, así como el impacto visual de éstas en los valles y vaguadas más profundos y encajados, los viaductos 10.1 (p.k. 9+900), 12.1 (p.k. 11+745), 14.6 (p.k. 14+260), 16.5 (p.k. 16+125), 22.8 (p.k. 22+447) y 25.6 (p.k. 25+400) se proyectarán de forma que en la ejecución del tablero no se afecte ni directa ni indirectamente a la zona del valle situada bajo el viaducto y que las luces sean sustancialmente mayores (similares a las del viaducto 12.1) que los 45 m previstos en el estudio informativo con vigas prefabricadas (salvo en el 12.1, ya previsto con luces muy superiores). En los demás viaductos previstos en el estudio informativo, si se utilizan vigas prefabricadas, se utilizará un sistema constructivo tal que en el montaje de las vigas no se afecte ni directa ni indirectamente a la zona del valle situada bajo el viaducto.

1.13 La autopista se proyectará de forma que se evite en la medida de lo posible el desvío y encauzamiento previsto de los arroyos en los pp.kk. 14+000-14+200 y 17+200; en todo caso, se minimizará la afección a los mismos, para lo cual se adaptará el trazado, se proyectarán obras de paso de dimensiones suficientes, se dispondrán los elementos constructivos necesarios (p. ej. muros de contención del terraplén) y, si fuera necesaria la modificación de algún pequeño tramo, se atenderá a lo dispuesto en la condición 3.1. El objetivo a alcanzar se condicionará a que las medidas necesarias no sean desmesuradas en relación con la impor-

tancia de los cauces y teniendo en cuenta lo establecido en las condiciones 1.7, 1.8 y 1.9.

1.14 El enlace con la Ronda Oeste de Circunvalación de Málaga (p.k. 26+600, final del trazado) se proyectará de forma que se evite el desvío y encauzamiento de los arroyos de las Cañas y España (pp.kk. 15+500-16+000) de la Ronda Oeste de Circunvalación de Málaga) o si no es posible, que se minimice la afección a los mismos, de acuerdo con lo establecido en la declaración de impacto ambiental de la Ronda Oeste de Circunvalación de Málaga.

1.15 Los ramales del enlace con la Ronda en el entorno del p.k. 26+600 (final del trazado) se proyectarán de forma que se evite el desvío y encauzamiento del arroyo de España (pp.kk. 17+600-17+875 de la Ronda Oeste de Circunvalación de Málaga), para lo cual se tendrá en cuenta lo establecido en la declaración de impacto ambiental de la Ronda Oeste de Circunvalación de Málaga.

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

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. Se prestará especial atención al vallado de la obra en zonas adyacentes o próximas a cauces, en las zonas de matorral con quercíneas dispersas, en las manchas de quercíneas situadas entre los pp.kk. 23+100 y 23+900 y en el entorno de los yacimientos arqueológicos indicados en la condición 7.

El proyecto de construcción incluirá un inventario del arbolado autóctono o de interés afectado, señalando su tamaño, estado y posibilidades de arraigo tras el trasplante, con objeto de que sea utilizado posteriormente en las labores de restauración. Con anterioridad al despeje y desbroce de la zona afectada por las obras se procederá a su trasplante con la maquinaria de la obra y a su mantenimiento hasta quedar en la ubicación definitiva, donde se garantizará el mantenimiento específico durante el periodo de garantía de la obra. En el caso de ejemplares notables por su avanzada edad se ponderará prioritariamente el trasplante, diseñando previamente las actuaciones más convenientes y extremando los cuidados posteriores al trasplante el tiempo necesario para garantizar su supervivencia. Cuando el trazado cruce zonas arboladas, los ejemplares que no se vean afectados por las obras, pero lindan con las mismas se protegerán de forma adecuada para evitar daños debidos a los movimientos de tierra, voladuras o circulación de maquinaria. Asimismo, se inventariarán los pies afectados de las distintas especies sin posibilidades de trasplante al objeto de plantar el triple de ellos en zonas lo más próximas posibles a la de afección. Las plantaciones que se efectúen en las zonas de interés para el camaleón («Chamaeleo chamaeleon»), definidas de acuerdo con lo exigido en la condición 4.2, se ejecutarán preferentemente con especies de hoja ancha que se desarrollan como formaciones poco continuas permitiendo que la luz solar llegue al suelo.

2.3 Con anterioridad a la aprobación del anteproyecto y del proyecto de construcción, se verificará que no existe afección por la traza, caminos de obra, instalaciones auxiliares o vertederos, a ningún ejemplar de los recogidos en el proyecto «Catálogo de árboles singulares de Andalucía», garantizándose la citada no afección con una modificación del trazado si fuera preciso o, excepcionalmente, considerando en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía otras soluciones que permitan alcanzar el objetivo expuesto.

2.4 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 1,5 metros con objeto de posibilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.5 Según la Ley 5/1999 de Andalucía de prevención y lucha contra los incendios forestales y el Decreto 247/2001 por el que se aprueba el reglamento de prevención y lucha contra los incendios forestales, así como la orden de 11 de septiembre de 2002, por la que se aprueban los modelos de determinadas actuaciones de prevención y lucha contra incendios forestales y se desarrollan medidas de protección, y debido al elevado riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las sol-

daduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.6 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, incluidos los vertederos, aprovechando siempre como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. No se abrirán nuevos caminos en las manchas de quercíneas ni en el monte catalogado «Morfi-Almendral» (pp.kk. 9+500-10+200) y solamente si fuera estrictamente necesario en el resto de zonas citadas en la condición 2.1. y en los suelos catalogados como no urbanizable protegido de Antequera y Almogía.

3. *Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.*—Para preservar la calidad 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 de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 En el trazado definitivo que se desarrolle en el anteproyecto y en el proyecto de construcción y con objeto de no afectar significativamente a los cursos de agua, siempre que sea posible se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje. Por lo que respecta a las canalización de los arroyos de las Cañas y España (pp.kk. 15+500 a 16+000 de la Ronda) en la zona del enlace con la Nueva Ronda Oeste de Málaga, que en el estudio informativo de la infraestructura objeto de la presente declaración no figura pero sí en el estudio informativo de la Nueva Ronda Oeste de Málaga, se atenderá a lo dispuesto en la DIA de ésta (condiciones 1.5, 3.1 y 10) y en la condición 1.13 de la presente declaración. Igualmente, en lo que se refiere a la prevista canalización del arroyo España en el p.k. 17+750 de la Ronda se atenderá a lo dispuesto en la condición 1.14 de la presente declaración y a las condiciones 1.6, 3.1 y 10 de la DIA de la Ronda. En relación con las restantes canalizaciones previstas en el estudio informativo, con objeto de minimizar la afección a los cauces, se estudiarán y se incluirán en el proyecto de construcción aquellas medidas correctoras que contribuyan a recuperar y mejorar el valor ambiental del entorno inmediato de los tramos donde se proyecta la reposición o modificación de cauces, evitándose las canalizaciones rígidas y los muros de hormigón, buscando formas irregulares y utilizando en las orillas entramados vegetales para su refuerzo. Si fuera necesario utilizar escolleras se diseñarán de forma que permitan su total revegetación. Estas medidas serán de especial aplicación en el arroyo afluente por la margen derecha del arroyo de Los Ritos (pp.kk. 14+000-14+250) y en el arroyo afluente por la margen derecha del arroyo Matamoros (pp.kk. 17+250-17+350).

3.2 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 Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas. No se colocarán pilas en el interior de los cauces.

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal, se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Sur, un análisis del posible efecto presa de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de forma que se evite dicho efecto.

3.4 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, tanto en lo relativo a cantidad como a calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

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

3.6 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.7 El proyecto de construcción incluirá cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que durante la fase de

explotación recoja el drenaje longitudinal de la carretera. Estos elementos deberán ser capaces asimismo de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación de los cauces atravesados. De acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto ambiental, algunas de las balsas de decantación (que se concretarán en el proyecto de construcción) que se instalarán a pie de terraplén o junto a los estribos de viaductos para evitar aporte de sólidos a los cauces durante las obras, serán aprovechadas en la fase de explotación para, con las oportunas modificaciones, constituir balsas de retención o dilución de vertidos accidentales, después de que se proyecten todos los sistemas de drenaje longitudinal de la autopista y se determinen los puntos de vertido.

3.8 En la fase de ejecución, se prestará especial atención a la retención de sedimentos en el movimiento de tierras y hasta que se produzca la restauración de los taludes para no producir arrastre de tierras a los cauces ni, si existiera, afectar a la vegetación asociada a estos, estableciendo el seguimiento y los mecanismos de control necesarios para alcanzar este objetivo.

3.9 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Sur. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

4. *Protección de la fauna.*—Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 El estudio de impacto ambiental indica la presencia en el área, sin localización ni siquiera genérica, de mamíferos de medio tamaño, carnívoros como ginetas o zorros, e incluso ungulados (jabalíes), así como de anfibios y reptiles, por lo que es preciso garantizar la permeabilidad de la nueva infraestructura para estos grupos faunísticos, teniendo en cuenta los grupos faunísticos con mayores requerimientos (ungulados y carnívoros) para definir las dimensiones de las obras de fábrica transversales de forma que se garantice el paso. Las dimensiones mínimas en el caso de presencia de jabalíes serán de 7×3,5 m, y de 3×2,5 m. en el caso de carnívoros, ampliables en función de la longitud de la obra de drenaje o del paso y garantizando en cualquier caso la buena visibilidad de la boca opuesta desde la entrada del paso.

Se adecuarán además las obras de drenaje transversal, especialmente las situadas en vaguadas, para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellas y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas. Por tanto, sin menoscabo de las modificaciones exigidas en la condición 1, los tubos de 1,80 m de diámetro que están proyectados se sustituirán por tubos de 2,5 m. como mínimo si la longitud de los mismos no es superior a 60-70 m. y por marcos de 3×2,5 m como mínimo en los casos en que se superen esas longitudes, debiendo existir un paso al menos cada 500, contabilizándose como tal cualquier viaducto, paso inferior o superior u obra de drenaje transversal adecuados como paso de fauna.

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

4.2 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para guiar a la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas a los enlaces, estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada. En las zonas en las que se constata la presencia de ungulados el cerramiento irá enterrado 40 cm. y tendrá una altura de 2 m, estando separados los barros un máximo de 4 m. La definición precisa de estas zonas, junto con las áreas de interés y puntos conflictivos para el camaleón citados en el párrafo siguiente, se realizará en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía utilizando la información disponible en dicho Organismo y, en el segundo caso, teniendo también en cuenta la información disponible al respecto en la Estación Biológica de las Zonas Áridas de Almería y completada con los resultados de la batida exigida en la condición 4.3 en las zonas que considere necesario la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Para evitar el atropello de ejemplares de camaleón la valla deberá reforzarse con otra completamente lisa con altura mínima de 80 cm,

enterrada 10 cm. para evitar el paso por debajo de ella. Además, deberá ir provista de un bordillo de 40 cm. de alto por 40 cm. de ancho (para evitar crecimiento de vegetación cerca del vallado, que facilitaría el ascenso de los camaleones). Este vallado deberá colocarse en los tramos conflictivos e ir acompañado de puntos por los que puedan cruzar los camaleones (túneles, viaductos, pasos superiores en los que pudiera haber márgenes con vegetación, etc.). Este vallado deberá complementarse con la malla de tipología adecuada en cada zona de acuerdo con lo indicado en el primer párrafo de la condición 4.2.

4.3 Con objeto de minimizar los impactos que puedan sufrir las poblaciones de camaleón, especialmente la muerte de ejemplares y destrucción de sus puestas, como consecuencia de la ejecución de la autovía, se procederá a diseñar en el proyecto de construcción y en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, un programa de protección de dicha especie, que deberá considerar las características ecológicas y etológicas de la especie y que incluirá la retirada de individuos previamente a las labores de desbroce. Este programa se iniciará con un escrito dirigido a la citada Consejería solicitando autorización para realizar dicha actividad y reflejando el área afectada, la fecha prevista de ejecución, el personal a intervenir y el técnico facultativo responsable de la actuación.

El programa deberá considerar, al menos, los siguientes aspectos:

Zona de actuación: Acordada previamente con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía en función de la información disponible.

Época: Se ha de realizar durante la época activa y antes de que realicen la puesta. Por tanto, se recogerán en el mes de septiembre, si el desbroce se realiza entre los meses de septiembre y marzo, o previamente a las labores de desbroce, si éste se efectúa entre los meses de abril y agosto.

Señalización: Mediante estaquillado del área de actuación.

Batida: La cuadrilla de peones deberá estar formada al menos por 6 personas, que se deberán disponer en línea perpendicular al trazado de la autovía. Dicha batida se efectuará avanzando en línea y a velocidad lenta (aproximadamente 1,5 km/h). La anchura de la banda de muestreo deberá ser el de la zona de ocupación más 25 m. a cada lado.

Traslado de las capturas: Los ejemplares capturados deberán ser trasladados bajo la supervisión de personal de la Consejería de Medio Ambiente. El traslado deberá realizarse a áreas próximas idóneas o a zonas protegidas en su franja de distribución.

4.4 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, en los tramos coincidentes con el área de distribución natural del camaleón según el estudio de impacto ambiental, se incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, haciendo especial hincapié en la población de camaleón. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

4.5 Dada la falta de información del estudio de impacto ambiental respecto a la localización de zonas de nidificación de especies amenazadas, como por ejemplo el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), con anterioridad a la aprobación del proyecto de construcción, en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, se establecerán, en su caso, las medidas restrictivas de la ejecución de la obra necesarias para garantizar la no afección.

5. Protección atmosférica.

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Villanueva del Cauche y Casabermeja, barriadas de Málaga en la proximidad del enlace con la Nueva Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga y edificaciones dispersas existentes a lo largo del trazado, así como para evitar los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria y, en su caso, 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.

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

6. *Protección contra el ruido.*—Dado el bajo nivel de ruido de fondo existente en la zona, muy poco frecuentada, por la que discurre la autovía, ésta se proyectará con un tipo de firme en el que el ruido producido por la rodadura de los vehículos sea el menor posible (microaglomerados, mezclas drenantes u otros), teniendo en cuenta los condicionantes y exigencias técnicas de la capa de rodadura.

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, desarrollado de acuerdo con la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y con el Decreto 74/1996, de 20 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de calidad del aire de la Junta de Andalucía, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas, teniendo en cuenta las modificaciones que se deriven de lo exigido en la condición 1: Villanueva del Cauche (nuevo ramal y nuevas calzadas internas a la actual N-331); p.k. 6+800 margen derecha; edificaciones próximas al viaducto 7.1 y su estribo oeste (pp.kk. 7+200-7+500); edificaciones próximas al arroyo de Los Pedregales, la carretera MA-436, viaducto V8.8 y la boca norte del túnel 9.4 (pp.kk. 8+600-9+200); edificaciones próximas a los viaductos 10.1y 10.5 (pp.kk. 9+850-10+600); Cortijo de Los Mellizos (p.k. 11+500); edificaciones próximas al viaducto 12.1 y a la boca norte del túnel 13.3 (pp.kk. 11+900-12+500); edificaciones entre el p.k. 15+400 y el p.k. 16+100; edificaciones próximas al viaducto 16.5 (p.k. 16+500); edificaciones de La Concepción (p.k. 17+700); edificaciones próximas a los viaductos 22.8 y 23.6, así como a las bocas del túnel exigido en la condición 1 (pp.kk. 22+400-23+800); Lagar de los Frailes (p.k. 24+850); y barriadas de Málaga próximas al enlace; así como la restante edificación dispersa situada a menos de 200 metros de la infraestructura incluidos los ramales de enlace con la Ronda Oeste de Málaga.

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

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

Uso	Nivel día-tarde-noche — (L den)	Nivel nocturno — (L night)
Zona residencial, con servicios terciarios, no comerciales o equipamientos no sanitarios	65 dB(A)	55 dB(A)
Zona con actividades comerciales	70 dB(A)	60 dB(A)
Zona con actividad industrial	75 dB(A)	70 dB(A)
Zona de equipamiento sanitario	55 dB(A)	45 dB(A)
Zona con actividad educativa, religiosa, deportiva o zona verde	55 dB(A)	55 dB(A)

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

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

En los lugares en los que el ruido de fondo previo a la ejecución del proyecto supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar durante la explotación hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial.

No podrán realizarse obras entre las veintidós y las ocho horas, salvo en el interior de los túneles, en el entorno de los núcleos y edificaciones aisladas habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

Las medidas de protección contra el ruido que se adopten deberán estar 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 aplicado por 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 inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

7. Medidas de protección del patrimonio cultural.

7.1 En coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía se realizará una prospección arqueológica en una banda a 200 m. a ambos lados del eje del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio cultural, arqueológico y etnográfico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno del yacimiento del Cerro del Cauche (p.k. 0+350) y a la zona comprendida entre los pp.kk. 8+200-8+800 señalada en el estudio de impacto ambiental como zona de cautela por posible localización de yacimientos.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas: Vereda de Antequera (p.k. 7+550), Vereda de Colmenar a Almogía (p.k. 8+750), Vereda de Málaga (17+800-18+100) y Cordel de Antequera a Málaga (enlace con la Ronda Oeste de Málaga). Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Junta de Andalucía garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél.

8. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.*—Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

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

9. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.*—Dado que, tal como se indica al inicio de la presente declaración de impacto ambiental, el análisis de zonas aptas para vertederos realizado en la documentación complementaria posterior a la información pública, muestra graves deficiencias en cuanto a la adecuación ambiental de varios de las ubicaciones propuestas, y que, teniendo en cuenta el enorme excedente de tierras generado en cualquiera de las alternativas, es éste uno de los mayores problemas ambientales que conlleva la ejecución del proyecto, es totalmente necesario que, con anterioridad a la aprobación del proyecto de construcción se realice un estudio detallado que resuelva el problema de ubicación, características y accesos a vertederos y túneles considerando realmente la existencia de vegetación de interés en la zona, las limitaciones por excesiva pendiente, la afección paisajística, la afección a cauces, etc. El citado estudio deberá también tener en cuenta los restantes criterios de exclusión habituales para estos emplazamientos (yacimientos arqueológicos, suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, entorno de áreas habitadas, zonas de elevado valor ecológico, etc.).

El mencionado estudio deberá coordinarse con la Junta de Andalucía. Dicho estudio será remitido a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con anterioridad a la aprobación del Proyecto de Construcción.

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

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

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

Dada la grave incidencia paisajística del proyecto se prestará especial atención a este capítulo.

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

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación del 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 teniendo en cuenta lo exigido en la condición 1 y con los objetivos de alcanzar la mejor integración paisajística y favorecer la revegetación. Los muros exigidos en la citada condición deberán tener las características (materiales, inclinación, textura, color, etc.) adecuados para lograr la máxima integración paisajística, evitándose los muros de hormigón visto. Sin menoscabo de lo exigido en la condición 1, la inclinación de los taludes de terraplén será 3H:2V, o 2H:1V tal como indica el estudio de impacto ambiental, pero prestando siempre especial atención a la valoración del incremento de la ocupación frente a las ventajas en la facilidad de restauración. El estudio de impacto prevé taludes de desmonte de 1H:2V, 1H:1V, 3H:2V y 2H:1V, en función de la litología que atraviesen. El diseño final de éstos en el proyecto de construcción, deberá atender a lo dispuesto en la condición 1, permitiendo la revegetación de las superficies libres y, en cualquier caso garantizando la estabilidad de los taludes sin recurrir a técnicas de estabilización de gran impacto visual. Se considerará la utilización de mantas orgánicas, redes orgánicas u otras técnicas similares para prevenir la erosión de los taludes problemáticos y permitir su revegetación.

Para disminuir el impacto paisajístico provocado por el desmonte en las embocaduras de los túneles, se construirán falsos túneles que permitan su restauración con tierras, de manera que la parte frontal de la excavación quede completamente tapada y los taludes de acceso al túnel tengan pendientes máximas 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y morfologías que impidan su revegetación. La altura máxima del talud frontal en las bocas de los túneles será de 12 metros tras la restauración.

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

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos 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. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del 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 protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

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

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 protectoras, 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 la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

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

c) Informe anterior al desbroce sobre los resultados de la batida para recogida de ejemplares de camaleón y propuesta de cerramiento de acuerdo con lo exigido en las condiciones 4.3 y 4.2. Escrito solicitando autorización de la Junta de Andalucía para la realización de las actuaciones relativas al camaleón. Informe sobre el inventario de arbolado autóctono o de interés y actuaciones a realizar de acuerdo con lo exigido en la condición 2.1.

d) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

e) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

f) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Niveles sonoros generados por la infraestructura a los que se refiere la condición 6.

Estado y progreso de las áreas consideradas como de especial atención en cuanto a su recuperación a las que se refiere la condición 10.

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.

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.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, para 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 con suficiente antelación para permitir su evaluación antes de la aprobación del proyecto de construcción el estudio de vertederos requerido en la condición 9.

Asimismo, la Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, un escrito certificando la incorporación al proyecto de construcción (salvo en los casos en los que las condiciones específicas lo requieren para el anteproyecto) mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del proyecto a la cual se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección de los suelos y de la vegetación, a la que se refiere la condición 2.

Comprobación de la no afectación a ejemplares del Catálogo de árboles singulares de Andalucía. Inventario del arbolado autóctono o de interés afectado, señalando su tamaño, estado y posibilidades de arraigo tras el trasplante, con objeto de que sea utilizado posteriormente en las labores de restauración, o compensar con plantaciones, según se indica en la condición 2.1.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a la que se refiere la condición 3.

Medidas de adecuación de obras de drenaje y estructuras de paso adoptadas de acuerdo con lo exigido en la condición 4. Definición de la tipología del vallado en función del análisis realizado en coordinación con la Junta de Andalucía. La citada definición será revisable a la luz de los resultados de la batida exigida en la condición 4.3. Desarrollo del programa de protección de la población de camaleón a que se refiere el citado apartado. En su caso, medidas a adoptar para no afectar a especies amenazadas, de acuerdo con la condición 4.5.

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección, a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica referida en la condición 7.

Mantenimiento de la permeabilidad y reposición de las infraestructuras a que se refiere la condición 8.

Localización de todas las zonas de préstamos, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares de obra a las que se refiere la condición 9, incluyendo la aprobación en su caso del órgano ambiental competente.

Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 10.

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

13. *Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y 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 que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa 1E, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, 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.

Informe del órgano ambiental de la Junta de Andalucía

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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 15 de enero de 2004.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Sur (Málaga). Delegación del Gobierno en Andalucía (Sevilla). Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid). Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía (Sevilla).	X
Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía (Sevilla). Dirección General de Instituciones del Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía (Sevilla). Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía (Sevilla).	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Secretaría General de Políticas Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía (Sevilla). Secretaría General de Aguas de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía (Sevilla). Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía (Sevilla).	X
Ayuntamiento de Málaga.	X
Ayuntamiento de Casabermeja.	X
Ayuntamiento de Antequera.	X
Ayuntamiento de Almogía.	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid).	X
Dirección General del Instituto Geológico y Minero de España (Madrid).	
Federación Nacional de Comunidades de Regantes de España (Madrid).	
Instituto Andaluz de Geología Mediterránea (IAGM) (Granada). Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza (Málaga).	
Instituto Universitario de Ecología del Mediterráneo de la Universidad de Málaga de la Comunidad Autónoma de Andalucía.	
Departamento de Ecología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Málaga de la Comunidad Autónoma de Andalucía.	
Facultad de Ciencias de la Universidad de Málaga de la Comunidad Autónoma de Andalucía.	
Asociación de Defensa de la Naturaleza (ADENA) (Madrid). Coordinación de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG) (Madrid). Ecologistas en Acción (Madrid).	
Sociedad Española de Ornitología SEO/BirdLife (Madrid). Sociedad de Conservación de Vertebrados (SCV) (Madrid). ANDALUS (Sevilla). Asociación Malagueña de Protección de la Vida Salvaje. (Ronda-Málaga)	X
Federación Ecologista Malagueña SILVEMA.	

En síntesis, el contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Sur indica que sería conveniente que las conducciones de agua bajo la calzada sean dimensionadas generosamente y que la calzada no forme una barrera artificial al desagüe natural de toda la zona.

La Dirección Provincial de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía indica que la zona afectada presenta varias localizaciones de interés arqueológico, las cuales podrían verse afectadas de forma directa por la ejecución de las obras. Así mismo, apunta la necesidad de la adopción de una serie de medidas preventivas, las cuales describe, encaminadas a la protección del Patrimonio Arqueológico.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía determina que el estudio informativo debe resolver de manera eficaz las conexiones con el resto del viario existente y garantizar la permeabilidad

del viario proyectado en el ámbito de la aglomeración urbana de Málaga. Así mismo, cita el apartado I del anexo II de la Ley 1/94, de 11 de enero (Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía), en el cual se menciona que las nuevas carreteras son consideradas actuaciones con incidencia en la ordenación del territorio, y están sometidas a informe del órgano competente en la materia. Indica, que para la elaboración de este informe, es necesario tener información más precisa que la que aporta la memoria-resumen acerca del trazado y de las características técnicas de la misma, así como de las intersecciones con el viario actual y el proyectado, al objeto de valorar las repercusiones de la infraestructura sobre el sistema de comunicaciones de la aglomeración, el paisaje y los usos colindantes. Además, considera oportuno valorar la actuación propuesta en relación con otras infraestructuras en proyecto por el Ministerio de Fomento (AVE Córdoba-Málaga) que concurren en el mismo espacio.

El Ayuntamiento de Málaga solicita que se tengan en cuenta las especificaciones en materia de medio ambiente, desde calificaciones de suelos hasta medidas correctoras, que contiene el Plan de Ordenación Urbana de Málaga.

El Ayuntamiento de Antequera y su alcaldía pedánea de Villanueva de Cauche y Puerto del Barco solicitan que, si finalmente el trazado se proyecta por el corredor 2, discorra lo más alejado posible del núcleo urbano de Puerto del Barco. Así mismo, si el trazado se proyectara por el corredor 1, solicitan que se aleje lo máximo posible del núcleo urbano de Villanueva del Cauche. Indican la posible afección, en el corredor 2, al yacimiento que el Plan de Ordenación Urbana de Antequera identifica con las siglas YC-75, «Torre del Cortijo Grande». Consideran que, de las alternativas propuestas, la mejor es la oriental, el corredor 1.

Apuntan que existe una importante preocupación de los vecinos de los dos núcleos de población por el posible impacto por el ruido de los vehículos y la afección al paisaje. Destacan la necesidad de medidas correctoras como pantallas antirruído, falsos túneles, repoblación forestal, etc, que minimicen al máximo la huella que dejará la autopista en esta comarca y en sus habitantes.

El Ayuntamiento de Almogía destaca la inconveniencia de la solución del corredor 1 frente al corredor 2, debido a las dificultades orográficas de los terrenos atravesados, las calificaciones de protección ambiental y las condiciones de uso marcadas en las Normas Subsidiarias de Almogía. Considera que el corredor 2 produce un menor impacto ambiental sobre la naturaleza y los paisajes de estos terrenos.

La Sociedad Española de Ornitología SEO/BirdLife indica que en la zona de estudio se encuentra el Área Importante para las Aves (IBA) n.º 225 «Sierras de Antequera-El Chorro», calificada parcialmente como ZEPA «El Torcal de Antequera». Alude a la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 7 de diciembre de 2000, que da protección completa a las IBAs que no han sido clasificadas todavía como ZEPAs. Así mismo, solicita que se respeten los períodos críticos de las especies afectadas; que se evite al máximo la pérdida de hábitats, prestando especial atención al águila perdicera; que se implanten las medidas correctoras previstas; que se establezca un programa de creación de hábitats de interés afectados; que se incluyan en los costes totales del proyecto las medidas correctoras y las de creación o gestión para la conservación de las poblaciones de aves afectadas; que se restituyan todos los cauces que se vean afectados por las obras; que los caminos provisionales que sean abiertos para la circulación de maquinaria y de camiones se limiten al máximo en los lugares donde se pueda afectar a zonas de cría o reproducción de especies de interés; que los materiales necesarios para la construcción de la autovía se extraigan de explotaciones situadas fuera de espacios de interés natural; y que el cerramiento de la autovía se realice con mallas que se ajusten a las especificaciones establecidas de acuerdo con la legislación medioambiental vigente.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El estudio informativo del proyecto de «Autopista de Málaga. Tramo: Alto de las Pedrizas-Torremolinos» tiene por objeto la búsqueda de corredores para una autopista que resulte ser un itinerario alternativo a la actual autovía N-331 que desemboque en el análisis de las alternativas de trazado.

Los términos municipales afectados por el proyecto son Antequera, Casabermeja, Almogía y Málaga.

Las principales características de trazado de la futura autopista son: velocidad de proyecto de 80 km/h, radio mínimo de 800 m. y sección tipo de 25 m. constituida por dos carriles por calzada, arceles exteriores de 2,5 m. e interiores de 1 m., con mediana de 2 m. Las soluciones 1B, 1E y 2B tienen pendiente máxima del 5%, mientras que en las soluciones

1B6, 1E6 y 2B6 alcanza el 6%. La longitud total de las soluciones 1B y 1B6 es 28.582,760 m, de la 1E y 1E6 es 24.522,610 m. y de la 2B y 2B6 es 34.382,694 m.

En la fase A del estudio informativo se han planteado dos corredores: el corredor 1, que engloba a la carretera N-331 desde el Alto de las Pedrizas a Casabermeja, dejándola luego al este; y el corredor 2, que discurre paralelamente al arroyo Hondo hasta el sur de Villanueva de la Concepción, donde gira hacia el sur y discurre siguiendo la dirección de la carretera MA-424, dejándola al este.

En la fase B del estudio informativo, se plantearon inicialmente siete alternativas de trazado, cinco correspondientes al corredor 1 y dos correspondientes al corredor 2, que se desarrollaron a escala 1: 5000. Tras un análisis con criterios medioambientales, geológico-geotécnicos, de trazado, de estructuras y túneles, etc., se preseleccionaron tres alternativas de trazado, dos en el corredor 1 y una en el corredor 2, cuyos trazados se describen a continuación:

Solución 1B: parte desde el norte del Alto de las Pedrizas con una conexión directa desde las autovías N-331 y A-359, anterior al enlace entre ellas. Esta solución discurre, en su inicio, por relieve accidentado, que posteriormente pasa a ser muy accidentado y abrupto, con multitud de valles y sierras. A lo largo de todo el trazado, la autopista atraviesa numerosos cauces de agua, que salva mediante viaductos u obras de drenaje transversal. Se proyectan dos túneles, con longitudes de 380 y 1.380 m. El trazado finaliza conectando con la futura 2.ª Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga.

Solución 1E: El trazado es idéntico tanto en planta como en alzado al trazado de la alternativa 1B salvo en el origen: en vez de comenzar en el Alto de las Pedrizas lo hace una vez superados éste y la confluencia entre las autovías N-331 y A-359. Esta alternativa inicia su recorrido 900 m al sureste de Villanueva de Cauche y conecta en planta y alzado en el p.k. 0+823 con el p.k. 2+883 de la alternativa 1B. A partir de dicho punto, el trazado es común tanto en planta como en alzado.

Solución 2B: Tiene su origen en el Alto de las Pedrizas, dentro del término municipal de Antequera. Esta solución, discurre en su inicio por terrenos algo menos accidentados; no obstante, es necesaria una sucesión de curvas y contracurvas para evitar afectar a una serie de cortijos existentes en la zona. También atraviesa numerosos cauces de agua, que salva mediante viaductos u obras de drenaje transversal. Se proyecta un túnel de 885 m. de longitud. La alternativa finaliza conectando con la futura 2.ª Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga.

Las alternativas 1B6, 1E6 y 2B6, se diseñan con el mismo trazado en planta que la 1B, 1E y 2B, pero modifican el perfil longitudinal forzando la pendiente hasta un máximo del 6%, en las zonas donde se puede lograr una mejor adaptación al relieve del terreno natural o bajar la altura de la rasante sobre los valles interceptados, con el objeto de reducir la longitud y la altura de los numerosos viaductos, a costa de aumentar la altura de algunos desmontes.

Existe un estudio complementario posterior relativo a vertederos y accesos a las bocas de túneles y a los vertederos con cartografía a escala 1:5000. En el citado estudio sólo se localizan tres canteras que potencialmente podrían ser utilizadas como vertedero, pero que posteriormente se desechan. El resto de emplazamientos propuestos coinciden en su mayoría con cabeceras de cauces. La definición de accesos a potenciales vertederos resulta escasa o poco clara.

En el análisis multicriterio realizado se contemplan criterios funcionales-territoriales, medioambientales y económicos. De este análisis multicriterio, se establece una ordenación de alternativas de mayor a menor adecuación, resultando el siguiente orden: soluciones 1E6, 1E, 1B, 2B6, 1B6 y 2B.

Del análisis multicriterio se concluye que la solución más adecuada es la 1E6 seguida de las soluciones 1E y 1B siendo las soluciones 1B6 y 2B las más penalizadas.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: climatología, calidad del aire, situación acústica, geología, sismicidad, geomorfología, hidrogeología, riesgos geológicos, edafología, hidrología, vegetación, fauna,

espacios naturales, montes catalogados de caza y pesca, paisaje, patrimonio cultural, vías pecuarias, planeamiento urbanístico y socioeconomía.

De la información del inventario de la situación preoperacional en todo el área de estudio, el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental, los siguientes: en la zona norte del área de estudio existen cuatro hábitats prioritario y varios no prioritarios de la Directiva 92/43, varias especies endémicas, protegidas o amenazadas (*Atropa baetica*, *Antirrhium australe*, *Iberis nazarita*, *Limonium malacitanum*), numerosas manchas de quercíneas y de zonas de pastizal-matorral, las riberas y cauces de los ríos Campanillas y Guadalmedina y sus afluentes, y los yacimientos arqueológicos AN175-Castillo Cauche y AN181-Cerro Cauche.

El estudio destaca como impactos más destacables en fase de construcción: la gran cantidad de movimientos de tierras y de maquinaria; la interrupción de cauces; la posible afección a especies endémicas, protegidas o amenazadas; las afecciones a los yacimientos arqueológicos de La Loma de Quejigo (soluciones 1B y 1B6), de Cerro Cauche (soluciones 1B, 1B6, 1E y 1E6) y de El Campillo, el Cerro del Cabrero, la Fuente del Infante, la Sierra del Capitán y el Cerro de la Peluca-Cerrado de Escobar-Las Ánimas (soluciones 2B y 2B6); el aislamiento del suelo urbano consolidado en el término municipal de Casabermeja, que quedaría encajada entre la actual N-331 y la futura autopista de peaje (soluciones 1B, 1B6, 1E y 1E6); la visualización de los viaductos y taludes; y la alteración del confort acústico.

Como principales medidas preventivas y correctoras en fase de construcción contempla: a) el seguimiento y la realización de actuaciones arqueológicas; b) la creación de drenajes transversales con objeto de proteger el drenaje natural; c) la colocación de balsas de decantación; d) el jalonamiento de la obra para minimizar la afección a la vegetación y a la fauna; e) la correcta gestión de los residuos generados y los excedentes de tierra en vertederos autorizados; f) la delimitación del perímetro de obra; g) la reposición de accesos y vías pecuarias; h) la instalación de pantallas acústicas en los puntos donde se prevé que se superen los 65 dB y 55 dB en período nocturno y diurno, respectivamente; i) la revegetación de los taludes, las zonas de dominio público, las zonas de enlace, las áreas de servicio y las estructuras para su integración paisajística; j) la revegetación de zonas de ribera; k) la restauración de áreas degradadas.

El estudio incluye un programa de vigilancia ambiental diferenciando tareas de vigilancia en fase de ejecución y de funcionamiento.

La calificación final de los impactos es muy similar para todas las alternativas y resulta ser la siguiente: impactos compatibles en contaminación atmosférica y acústica; impactos entre moderado (solución 1B), moderado-severo (soluciones 1B6, 1E y 1E6) y severo (solución 2B y 2B6) en geomorfología; impactos compatibles en el medio hídrico; impactos entre compatible (soluciones 1E y 1E6), moderado-compatible (soluciones 1B y 1B6) y moderado (soluciones 2B y 2B6) en la vegetación y la fauna; impactos compatibles en el medio socioeconómico; impactos entre compatible-moderado (soluciones 1E y 1E6), moderado (soluciones 1B y 1B6) y severo (soluciones 2B y 2B6) en el patrimonio cultural; impactos entre moderado (soluciones 1B, 1B6, 1E y 1E6) y moderado-severo (soluciones 2B y 2B6) en el paisaje; y, por último, impactos moderados en espacios naturales, salvo las soluciones 1E y 1E6, cuyo impacto sería compatible al no atravesar el LIC «Sierra de Camarolos».

El estudio de impacto ambiental destaca como alternativas más favorables la 1E y la 1E6, ambas con una puntuación obtenida de la valoración de impactos de 6,30, seguidas de la alternativa 1B con 5,69 puntos, la 1B6 con 5,50 puntos, y la 2B y la 2B6 con 4,59 puntos cada una. La diferencia entre la valoración de las alternativas 1B y 1B6 radica en el aumento de movimientos de tierras de la segunda.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 137 alegaciones: 12 de asociaciones u organismos públicos y privados y 125 de particulares, cuyos aspectos medioambientales más significativos se resumen a continuación:

La Excelentísima Diputación Provincial de Málaga solicita una remodelación del enlace de Villanueva de Cauche con la autovía N-331.

El Ayuntamiento de Casabermeja indica que la alternativa seleccionada impide el desarrollo y la expansión municipal, y produce un daño significativo a las nuevas economías. Incide en el grave impacto sobre el suelo debido al gran volumen del movimiento de tierras y comunica que el ayuntamiento de Casabermeja tiene cubiertas sus necesidades actuales y futuras con la N-331. En definitiva, consideran que la alternativa 2B es la más favorable.

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (Demarcación de Andalucía Oriental) considera más oportuna una vía rápida que una autopista de peaje como nuevo acceso directo a Málaga. Respetan el trazado propuesto y alegan que en un futuro, si fuera necesario, podría ampliarse. Otra opción, que considera más viable, es la implantación de un tercer carril en la actual autovía. Recuerdan las dificultades de trazado por atravesar terrenos terciarios y mesozoicos propensos a inestabilizarse. Citan la concentración de tráfico que se da en el enlace del Puerto de la Torre. Por último, hacen referencia a lo extraño que resulta calcular una autopista actualmente con una velocidad de proyecto de 80 km/h.

La Asociación «Autopista No» realiza un exhaustivo análisis de todos los perjuicios sobre el medio que trae consigo la ejecución de la autopista: contaminación atmosférica, acústica, daños geomorfológicos, etc. En este análisis, difiere enormemente de las valoraciones dadas en el estudio de impacto ambiental. Cita algunas especies concretas que califica como endemismos malagueños y otras como «especies amenazadas de acuerdo con la catalogación del Ministerio de Medio Ambiente». Indica que la mayor parte de los pastizales están incluidos en la Directiva 92/43 (todos menos los ruderales o arvenses) y manifiesta su disconformidad con la asignación a estos pastizales de capacidad de acogida alta. Cita, además, la existencia de una «Directiva Andaluza de Árboles Singulares» y la existencia de ejemplares singulares de olivos directamente afectados. Con respecto a la fauna, hace hincapié sobre la posible afección al camaleón, especie en peligro de extinción. Cita la importancia de la ganadería caprina en Almogía y Casabermeja, y considera importante la posible afección a las explotaciones y al desarrollo de la raza autóctona. Destaca, asimismo, el enorme valor paisajístico del entorno del Arroyo del Cauche, que se vería afectado irremediablemente. Considera que la alternativa 2B tiene menor impacto y que influye positivamente sobre la ordenación del territorio.

La asociación Ecologistas en Acción alega que la fragmentación del territorio por la infraestructura reduce la biodiversidad del ámbito de actuación provocando un impacto no compatible. Indican que el valor que se da en el estudio de 119 especies de flora y fauna, es ampliado por la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente a 408 especies para 6 categorías de seres vivos, ofreciendo un valor del índice de Biodiversidad de Shannon-Wiener $H=2,03$.

La alegación de la Asociación «Vecinos Santa Catalina-Los Verdiales» se basa en afecciones a la propia asociación y a la pérdida de la calidad ambiental provocada por la presencia de la autopista. Piden especial atención a los ejemplares de olivos centenarios, los niveles freáticos que alimentan a sus pozos y la calidad de vida en general.

Numerosas alegaciones particulares resaltan el efecto barrera de la nueva infraestructura y el menoscabo de la calidad ambiental del entorno que producirá la nueva infraestructura, así como las consecuencias negativas sobre el desarrollo económico de la zona basado en un turismo rural incipiente y en alza.

3153

RESOLUCIÓN de 16 de enero de 2004, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Desaladora de agua de mar de Telde 2.ª fase», de la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas.

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, modificado 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 realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El artículo 1.2 de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, que modifica el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, establece que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto Desaladora de agua de mar de Telde 2.ª fase está incluido en el apartado e) del Grupo 8 del Anexo II de la Ley 6/2001.

La Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas remitió, con fecha 16 de septiembre de 2002, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Documentación Ambiental del proyecto Desaladora de agua de mar de Telde 2.ª fase, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Por tanto, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambien-

tal, con objeto de fundamentar dicha decisión, remitió la Documentación Ambiental, enviada por el promotor, a las personas, instituciones y Administraciones. La relación de consultados y un resumen de las respuestas se recogen en el Anexo I.

Analizada la mencionada Documentación Ambiental y las observaciones remitidas, así como los criterios establecidos en el Anexo III de la Ley 6/2001 tales como las características de la zona de implantación de la desaladora, el proceso de desalación, los posibles impactos que pueden originarse en el medio terrestre, en la costa y sobre todo en el medio marino ya que pueden ser afectadas especies catalogadas como vulnerables (*Palythoa canariensis* y *Cytoseira abies-marina*), sensibles (*Cymodocea nodosa*) y de interés especial (*Sargassum vulgare*), la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental comunicó al promotor, el 21 de enero de 2002, que el proyecto Desaladora de aguas de mar de Telde 2.ª fase debía someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, trasladándole, así mismo, las observaciones remitidas en el periodo de consultas según establece el artículo 14 del precitado Real Decreto.

El proyecto y estudio de impacto ambiental fueron sometidos al trámite de información pública, mediante anuncios publicados en el Boletín Oficial del Estado, de fecha 12 de julio de 2003, exposición en la Delegación del Gobierno de Canarias, Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias y el Ayuntamiento de Telde, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Real Decreto 1131/1988, sin que se haya producido ninguna alegación de contenido ambiental.

Posteriormente al mencionado trámite y conforme al artículo 16 del Reglamento, la Subdirección General de Tratamiento y Control de la Calidad de las Aguas remitió, con fecha 3 de noviembre de 2003, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente de la actuación consistente en el proyecto, estudio de impacto ambiental y el contenido de la información pública.

El Anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el Anexo III.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista de del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 15 de enero de 2004, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto Desaladora de agua de mar de Telde 2.ª fase.

Declaración de impacto ambiental

Examinado el expediente del procedimiento de evaluación de impacto ambiental se considera que el proyecto Desaladora de agua de mar de Telde 2.ª fase será compatible con el medio ambiente, ya que no se prevén impactos ambientales negativos significativos siempre que en la ejecución de las obras en él definidas y en la explotación de la Estación Depuradora de Aguas Residuales se observen las medidas protectoras, correctoras y compensatorias definidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las siguientes condiciones:

CONDICIONES

1. Ubicación y justificación del punto de vertido de los caudales originados en el proceso de desalación.—Se deberá definir y justificar la ubicación del punto de vertido de los caudales originados en el proceso de desalación, (las denominadas salmueras y otros efluentes procedentes del lavado de filtros, de la limpieza y mantenimiento de la planta, así como otras aguas residuales), teniendo en consideración las observaciones realizadas por la Dirección General de Política Ambiental de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente.

2. Programa de Vigilancia Ambiental.—Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental que, al menos, contemple: 1) Las operaciones que se llevarán a cabo, antes del inicio de las obras, para detectar la posible existencia de residuos tóxicos o peligrosos en el terreno de ubicación de las instalaciones de la desaladora y en la zona de perforación de los pozos de captación de agua y, en su caso, las medidas que deben adoptarse. 2) Los controles necesarios para verificar el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras de los impactos ambientales que previsiblemente se originen durante la fase de construcción, definiendo los indicadores para valorar dichos impactos y los impactos residuales. 3) Las medidas