

Carga límite: 9 kg, 18 kg, 40 kg, 9 kg, 18 kg, 40 kg.
 Escalón discontinuo: 2 g, 5 g, 10 g, 1 g/2 g, 2 g/5 g, 5 g/10 g.
 Escalón de verificación: 2 g, 5 g, 10 g, 1 g/2 g, 2 g/5 g, 5 g/10 g.
 Efecto máximo sustractivo de tara: -5.998 g, -14.995, -29.900 g, -5.99 g

-14.995 g, -29.900 g.
 Escalón de tara: 2 g, 5 g, 10 g, 1 g/2 g, 2 g/5 g, 5 g/10 g.
 Escalón de precio: 1 pta./kg, 1 pta./kg, 1 pta./kg, 1 pta./kg, 1 pta./kg,
 1 pta./kg.

Escalón de importe: 1 pta., 1 pta., 1 pta., 1 pta., 1 pta., 1 pta.

Segundo.—El signo de aprobación de modelo será:

| |
|-------|
| 0108 |
| 92112 |

Tercero.— Los instrumentos correspondientes a la aprobación de modelo, a que se refiere esta Resolución, llevarán las siguientes inscripciones de identificación en su placa de características.

Nombre y anagrama del fabricante.

Denominación del modelo.

Clase de precisión.

Número de serie y año de fabricación.

Alcance máximo, en la forma: $\text{Max}_1 = \text{Máx} =$

Alcance mínimo, en la forma: $\text{Mín} =$

Escalón discontinuo, en la forma: $d_1 = d_2 =$

Escalón de verificación, en la forma: $e_1 = e_2$

Efecto máximo sustractivo de tara, en la forma: $T =$

Escalón de tara, en la forma: $d_T =$

Número máximo de escalones.

Tensión de la corriente eléctrica de alimentación.

Frecuencia de la corriente eléctrica de alimentación.

Signo de aprobación de modelo.

Cuarto.—Para garantizar un correcto funcionamiento de los instrumentos, se procederá a su precintado una vez realizada la verificación primitiva según se describe y presenta en los planos que sirvieron de base para su estudio por el Centro Español de Metrología.

Quinto.—Los instrumentos correspondientes a la aprobación de modelo a que se refiere esta Resolución deberán cumplir todos los condicionamientos contenidos en el anexo al certificado de aprobación de modelo.

Tres Cantos, 29 de diciembre de 1992.—El Presidente del Centro Español de Metrología, Antonio Llardén Carratalá.

6066 RESOLUCION de 29 de diciembre de 1992, del Centro Español de Metrología, por la que se concede aprobación de modelo de un gancho electrónico modelo «G. P.», fabricado y presentado por la firma «Epel Industrial, Sociedad Anónima».

Vista la petición interesada por la Entidad «Epel Industrial, Sociedad Anónima», con domicilio social en la calle Albasanz, número 4, de Madrid, en solicitud de aprobación de modelo de un gancho electrónico modelo «G. P.».

Este Centro Español de Metrología del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de acuerdo con la Ley 3/1985, de 18 de marzo; el artículo 100 de la Ley 31/1990, de 28 de diciembre; el Real Decreto 1616/1985, de 11 de septiembre; la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, de 28 de diciembre de 1988, por la que se regulan los «instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático», ha resuelto:

Primero.—Conceder aprobación de modelo por un plazo de validez de diez años, a partir de la fecha de esta Resolución, a favor de la Entidad «Epel Industrial, Sociedad Anónima», del gancho electrónico modelo «G. P.», cuyas características metrológicas principales son las siguientes:

Alcance máximo: 150 kilogramos-300 kilogramos-600 kilogramos.

Alcance mínimo: 2,5 kilogramos-5 kilogramos-10 kilogramos.

Escalón real: 50 gramos-100 gramos-200 gramos.

Escalón de verificación: 50 gramos-100 gramos-200 gramos.

Efecto máximo sustractivo de tara: -150 kilogramos -300 kilogramos -300 kilogramos.

Número de escalones: 3.000-3.000-3.000.

Clase de precisión: III III III

Tensión de alimentación: 220 V.

Temperatura de funcionamiento: 0 °C/40 °C.

Indicadores: MB-200, LC-200.

Segundo.—El signo de aprobación de modelo será:

| |
|-------|
| 0102 |
| 92077 |

Tercero.— Los instrumentos correspondientes a la aprobación de modelo, a que se refiere esta Resolución, llevarán las siguientes inscripciones de identificación en su placa de característica.

Nombre y anagrama del fabricante.

Denominación del modelo.

Clase de precisión, en la forma: ○

Número de serie y año de fabricación.

Alcance máximo, en la forma: $\text{Máx} =$

Alcance mínimo, en la forma: $\text{Mín} =$

Escalón real, en la forma: $d =$

Escalón de verificación, en la forma $e =$

Efecto máximo sustractivo de tara, en la forma: $T =$

Tensión de la corriente eléctrica de alimentación.

Frecuencia de la corriente eléctrica de alimentación.

Signo de aprobación de modelo, en la forma: E

Cuarto.—Para garantizar un correcto funcionamiento de los instrumentos, se procederá a su precintado una vez realizada la verificación primitiva según se describe y representa en los planos que sirvieron de base para su estudio por el Centro Español de Metrología.

Quinto.—Los instrumentos correspondientes a la aprobación de modelo a que se refiere esta Resolución; deberán cumplir todos los condicionamientos contenidos en el anexo al certificado de aprobación de modelo.

Tres Cantos, 29 de diciembre de 1992.—El Presidente del Centro Español de Metrología, Antonio Llardén Carratalá.

6067 RESOLUCION de 8 de febrero de 1993, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el anteproyecto «Autopista de peaje de nuevo trazado Alicante-Cartagena, puntos kilométricos 0 al 86,787», de la Dirección General de Carreteras.

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, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental sobre el anteproyecto que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 8 de febrero de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de impacto ambiental sobre el anteproyecto «Autopista de peaje de nuevo trazado Alicante-Cartagena, puntos kilométricos 0 al 86,787», de la Dirección General de Carreteras

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

En base al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 30 de agosto de 1989, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, como memoria-resumen del proyecto, la orden de estudio informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto del estudio informativo es analizar la conveniencia de la nueva autopista y plantear los trazados de las diferentes opciones.

La autopista de nuevo trazado se proyecta por la franja costera del Mediterráneo, entre Alicante y Cartagena, interiormente a la actual carretera N-332.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, estableció a continuación un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

Las consultas establecidas así como un resumen de las respuestas más significativas se recogen en el anexo I.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas así como de los aspectos más significativos a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental.

De los trazados planteados en el estudio informativo la Dirección General de Carreteras escogió dos de ellos, denominados solución 1 y solución 2, que definió a nivel de anteproyecto. Estos dos trazados tienen un tramo común de 53,962 kilómetros desde su origen en la autovía Murcia-Alicante, y se separan en el resto, con una distancia media entre ellos de unos 3 kilómetros durante unos 33 kilómetros.

Con fecha 17 de julio de 1990 la Dirección General de Carreteras realizó la aprobación técnica del anteproyecto, seleccionando como opción más recomendable la denominada «solución 1», con una longitud de 86,8 kilómetros más 6,9 kilómetros de la variante de La Unión y El Algar hasta enlazar con la autovía Murcia-Cartagena.

El anteproyecto, que en su tomo V contiene el estudio de impacto ambiental, fue sometido al trámite de información pública, por la Dirección General de Carreteras, cuyo anuncio se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 24 de julio de 1990.

Como consecuencia de las alegaciones de Instituciones y particulares presentadas en el referido trámite, la Dirección General de Carreteras redactó un documento complementario al anteproyecto, sobre la solución 1, que recogió las modificaciones que estimó oportuno considerar.

Dicho documento complementario, que en su epígrafe 1.2.2 contiene aspectos medioambientales, fue sometido también a información pública por la Dirección General de Carreteras, en virtud del artículo 15 del Reglamento, mediante anuncio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 21 de marzo de 1991.

Finalizada la información pública, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, con fecha 23 de noviembre de 1991, como expediente sobre el que emitir la preceptiva declaración de impacto ambiental, el anteproyecto, el documento complementario y el resultado del segundo trámite de información pública, realizado en fecha 21 de marzo de 1991, así como un informe sobre el primer trámite de información pública.

La descripción del anteproyecto y del documento complementario se realiza en el anejo II.

Un resumen del contenido del estudio de impacto ambiental y su correspondiente análisis se halla en el anejo III.

Así mismo, un resumen del resultado de la información pública se realiza en el anejo IV.

En base a todo ello, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el anteproyecto y el documento complementario de la autopista de peaje de nuevo trazado, Alicante-Cartagena, puntos kilométricos 0,00 al 86,787.

Declaración de impacto ambiental

Examinado el expediente recibido consistente en el anteproyecto, teniendo el estudio de impacto ambiental, el documento complementario al anteproyecto para la solución 1, el resultado del segundo trámite de información pública, y un informe sobre el primero, y no encontrándose suficientes las modificaciones adoptadas, ni las medidas correctoras propuestas para la minoración de los impactos ambientales significativos que pueden derivarse de la ejecución, en su totalidad, de la solución finalmente expuesta a información pública por la Dirección General de Carreteras, la Dirección General de Política Ambiental considera la ejecución del proyecto examinado, «Autopista de peaje de nuevo trazado, Alicante-Cartagena, puntos kilométricos 0 al 86,787», incompatible con la permanencia de los valores ambientales y con la preservación de los recursos naturales del ámbito territorial afectado por el proyecto.

En consecuencia, se informa desfavorablemente el proyecto, señalando que se han encontrado suficientes elementos de análisis para que se estu-

dien otras soluciones que, satisfaciendo los objetivos de la autopista, no produzcan efectos significativos en el medio ambiente.

FUNDAMENTOS DE LA INVIABILIDAD AMBIENTAL DEL PROYECTO

Los efectos ambientales significativos que se consideran no suficientemente mitigados con las modificaciones adoptadas y las medidas correctoras propuestas, afectan a elementos presentes en el territorio donde se inserta el proyecto, de singulares valores ecológicos, agrícolas, hidrológicos, geológicos, didácticos y culturales y podrían suponer un considerable riesgo de pérdida de oportunidad para la conservación de los mismos y el uso del territorio de forma compatible con el mantenimiento de sus valores ambientales.

Los elementos referidos son los siguientes:

1. *Parajes naturales y valores ecológicos asociados*.—Una considerable parte del trazado de la autopista se ubica en el sistema de humedales del denominado «Triángulo sur alicantino», afectando a los tres principales parajes naturales de El Hondo, lagunas de La Mata-Torrevieja y las salinas de Santa Pola, localizadas en los términos municipales de Crevillente, Elche, Santa Pola y Torrevieja, que han sido declarados como tales por los Decretos 187, 189 y 190 de 12 de diciembre de 1988, en virtud de la Ley 5/1988 de las Cortes Valencianas sobre espacios naturales protegidos de la Comunidad Autónoma.

La citada Ley establece en su artículo 1.º que la finalidad de los parajes naturales es la de «atender a la conservación y mejora de su flora, fauna, diversidad genética, constitución geomorfológica, especial belleza u otros componentes de muy destacado rango natural, así como de su entorno».

Asimismo, en su artículo 15, considera infracciones, entre otras, las siguientes actuaciones:

Alteración de la geomorfología o incremento de la erosión y pérdida de calidad de los suelos, alteración de yacimientos de interés mineralógico o paleontológico y comercialización de fósiles y especies minerales de interés científico.

Emisión de gases, partículas o radiaciones que puedan afectar gravemente al ambiente atmosférico.

Producción de ruidos innecesarios que puedan perturbar el comportamiento normal de la fauna.

Por otra parte, y dadas sus peculiares características ecológicas, estos espacios fueron incluidos, por acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de junio de 1989, en el Convenio relativo a humedales de importancia internacional, especialmente como hábitat de aves acuáticas, hecho en Ramsar el 2 de febrero de 1971, al que se adhirió España mediante el Instrumento de Ratificación de 18 de marzo de 1982.

Dicho Convenio establece el compromiso para su protección, justificándose esta decisión en que «los humedales constituyen un recurso de gran valor ecológico, cultural, científico y recreativo cuya pérdida sería irreparable», para lo cual debe favorecerse la conservación «impidiendo ahora y en el futuro su merma progresiva».

Además, en virtud de lo dispuesto en la Directiva 79/409/CEE, los citados espacios han sido declarados «zonas de especial protección para las aves».

Con la ejecución del proyecto de la autopista examinado, los objetivos y mandatos establecidos en las citadas Normas y Convenio serían de difícil cumplimiento, puesto que las acciones de proyecto tales como movimientos de tierras, explanaciones, circulación de vehículos a gran velocidad, entre otras, suponen un alto riesgo de perturbación por ruido, emisión de contaminantes gaseosos y alteración de los hábitat de las especies faunísticas presentes.

En particular, el trazado de la autovía discurre aproximadamente a lo largo de 2 kilómetros a una distancia de 150 a 200 metros de límite oriental de el paraje nacional de El Hondo, en cuyo espacio existen dos embalses reguladores de riego, charcas naturales, carrizales, juncuales y saladares. Próximo a su límite oriental se localiza una colonia de «Glareola pratensis», especie protegida y en peligro de extinción, que vería muy afectado el mantenimiento de sus actuales condiciones de hábitat.

El conjunto territorial formado por los parajes naturales de El Hondo y las salinas de Santa Pola se configura como un espacio de gran diversidad debido a la enorme riqueza faunística y botánica que le confiere un alto valor ecológico de ámbito regional, nacional e internacional. Sus características principales se basan en la presencia de vegetación hidrohálfila cuya distribución de especies es función de la presencia de agua y grado de salinidad. Existen especies hiperhálfilas localizadas en las áreas de mayor concentración salina, con gran interés biogeográfico, que son endémicas. La concurrencia de especies hidrófilas de carrizos, juncos, etc. contribuyen a la diversificación de la composición botánica.

Estas características botánicas condicionan la presencia de aves acuáticas, que utilizan estos espacios en sus rutas migratorias, alcanzándose

en las épocas de migración e invernada censos de 10.000 y hasta 20.000 aves.

Las preferencias de estos espacios para las aves se concretan en una mayor presencia de acuáticas y palustras en el paraje natural de El Hondo, mientras que las salinas de Santa Pola acoge mayoritariamente especies limícolas. Así, existen importantes colonias de nidificación de fumarel cariblanco, garza imperial, garceta común y garceta cangrejera. En las orillas de los embalses y lagunas abundan el anade real, porrón común, pato colorado, cerceta pardilla; en el carrizal abunda el bigotudo, rascón, carnicero común y tordal, aguilucho lagunero y escribano palustre, entre otros. En los marjales habitan la cigüeñuela, buitrón, lavandera boyera, canastera, archibete y flamenco. En los saladares están presentes la tarrilla, chorlito patinegro, canastera, terrera marismeña, curruca tomillera, charrancita,

Asimismo, el paraje natural de las lagunas de La Mata y Torrevieja se caracteriza por presentar gran variedad de ambientes que le dotan de gran diversidad botánica representada por vegetación arbórea y arbustiva (coscoja, esparto, pinos carrasco y piñonero, palmito, tomillo, etc.), y vegetación halófila compuesta por salicornias, tarays, juncales, carrizales dependiendo de la distribución de la salinidad del suelo. Entre la vegetación existente destaca la presencia de especies endémicas del sureste semiárido ibérico, tales como «*Limonium caesium*» y «*Salsola genistoides*» que le confieren a este espacio un alto interés biogeográfico y ecológico.

Este Paraje Natural acoge un censo de 10.000 y 15.000 individuos de distintas especies de aves, en invernada y migración, respectivamente, similares a los que se localizan en los parajes naturales de El Hondo y las salinas de Santa Pola.

Independientemente de las características apuntadas estos parajes naturales presentan interés desde el punto de vista geomorfológico, geológico, mineralógico, paisajístico y económico.

2. Otros espacios de interés ecológico y geológico.

2.1 Espacios de interés ecológico.

El Palmeral de Elche.—La autopista cruza en los primeros kilómetros de su trazado, este amplio espacio en el que se distribuyen agrupaciones de palmera datilera. Dado el origen árabe de la introducción de esta especie y su arraigo en la región, resulta considerable su valor cultural, botánico y productivo al ser, además, una singularidad en el ámbito peninsular. La Ley 1/1986, de 9 de mayo, de las Cortes Valencianas, regula la tutela de El Palmeral de Elche, estableciendo en su artículo 1 como objeto de la Ley «el fomento de la palmera datilera de Elche y su término municipal, así como de las áreas y entornos donde se ubica, mediante la regulación de su uso, destino y aprovechamiento, con el fin de garantizar la continuidad histórica de los valores culturales que representan y la promoción de su cultivo».

Saladares de Balsarès-Carabasi y El Altet.—Son espacios singulares de alto valor ecológico en los que predomina una vegetación hidrófila a la que asocian una gran diversidad de aves acuáticas.

Mientras que las potenciales afecciones directas a las lagunas de Balsarès-Carabasi derivan de la relativa cercanía de la autopista, que discurre aproximadamente a 1 kilómetro de distancia, caben esperar alteraciones indirectas y sinérgicas en las interrelaciones ecológicas sobre el Saladar de El Altet situado a una distancia de aproximadamente 5 kilómetros de la traza de la autopista.

Barranco de Glea, Dehesa de Campoamor y Peña del Aguila.—Se localizan en el curso bajo del río Nacimiento y constituyen espacios en los que se desarrolla la dehesa de «*pinus halepensis*», formación característica de bosque mediterráneo, escasa regionalmente y que ejerce un papel importante en el control de la erosión.

El trazado de la autopista cruza este espacio cuya conservación reviste gran interés, y que aparece reseñado en el Mapa Geocientífico de la Provincia de Alicante elaborado por la Generalidad Valenciana. Los impactos derivados de la obra afectarían principalmente al paisaje, incrementándose, además, considerablemente, el riesgo de erosión.

El desvío del trazado para salvar este espacio no parece compatible con las exigencias técnicas de la autopista.

2.2 Espacios de interés geológico.—En zonas próximas a la traza se localizan puntos de interés geológico que podrían resultar gravemente afectados con la ejecución del proyecto. Específicamente se afectaría a la denominada Falta de San Miguel de Salinas y, asimismo, resultarían potencialmente afectadas áreas calificadas de muy alto interés para la conservación por el «Mapa Geocientífico de la provincia de Alicante», tales como las «Estructuras sedimentarias de Loma Lara» y el «Arrecife Mesinense de Santa Pola».

3. *Valores arqueológicos.*—Las peculiares características de esta región mediterránea en relación a la influencia que a lo largo de su historia han ejercido diferentes culturas, propiciaron numerosos asentamientos de los que hoy existe una densa distribución de sus restos en el ámbito territorial afectado por el proyecto.

En las inmediaciones de la traza se localizan numerosos yacimientos arqueológicos catalogados como Patrimonio Histórico-Artístico por la Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Comunidad Autónoma de Valencia. Entre ellos destacan la Vía Augusta de la época romana, el yacimiento de San Ginés, representativo de las culturas romanas, islámica y Edad Moderna, el yacimiento del Alto de la Cañada de cultura romana, cementerio romano y las Escuelas Paterninas.

4. *Recursos naturales y afección por riesgo de inundaciones.*—La Vega Baja del río Segura constituye un territorio de singulares características desde el punto de vista de la productividad agrícola. Es una comarca de regadío tradicional, sobre la que históricamente se han acometido importantes actuaciones para la mejora de las condiciones del uso del regadío, tales como la implantación de una extensa red de avenamientos para el aumento de la disponibilidad de agua de riego o las actuaciones derivadas de la declaración de zona de interés nacional por Decreto 672/1973, de 15 de marzo, que permitieron disponer de una adecuada red de riego y viales de acceso.

El área de ocupación de la autopista afectaría una considerable superficie de la Vega Baja del Segura y del Campo de Cartagena. Es destacable la importancia económica de este recurso afectado en el que predominan los cultivos de cítricos y hortalizas en la provincia de Alicante y de hortalizas y frutales en la provincia de Murcia.

La forma de explotación de los cultivos de esta Vega, en gran medida dependiente de agricultores con pequeñas explotaciones y el arraigo tradicional a la tierra, así como las características hidrológicas particulares de este territorio, han conformado un sistema de explotación muy particular de enormes interdependencias sociales con el territorio, que le confiere una gran fragilidad frente a actuaciones externas.

Este sistema de explotación directa es utilizado por un gran número de arrendatarios que explotan pequeñas parcelas con dimensiones medias de 0,5 hectáreas en Alicante y de 1 a 2 hectáreas en Murcia.

Desde el punto de vista de los recursos hídricos, la construcción de la autopista puede provocar graves alteraciones sobre los acuíferos subyacentes. Efecto cuyas consecuencias se incrementarían al tratarse de áreas de alto interés agrícola dedicadas en su práctica totalidad al regadío, con la consiguiente repercusión social y económica.

El efecto barrera representa una traba para la correcta y necesaria permeabilidad territorial, que alcanza su máxima importancia en lo que se refiere al sistema de explotación agraria. La autopista atraviesa dos zonas agrícolas declaradas de interés nacional, La Pedrera y Campo de Cartagena, actualmente regadas por aguas provenientes del trasvase Tajo-Segura.

El Valle de Vinalopó es cruzado por la autopista aproximadamente a la altura del punto kilométrico 10, entre el límite meridional de El Palmeral de Elche y el Paraje Natural de las Salinas de Santa Pola y El Hondo constituye una comarca natural dedicada a usos agrícolas con una importante densidad de población asentada. Las características de la red superficial de drenaje instalada en este ámbito territorial, representada por numerosos cauces y barrancos se dirige desde las zonas altas del norte y oeste, hacia el mar, al este. El trazado de la autopista corta perpendicularmente las líneas de drenaje naturales, obstaculizando el drenaje y aumentando el riesgo de inundación, ya muy alto debido al régimen de lluvias torrenciales que caracteriza estas áreas y que provoca periódicamente avenidas e inundaciones.

5. *Alternativas al proyecto de la autopista de peaje.*—Vistos los efectos ambientales negativos que derivarían de la ejecución del proyecto de la autopista, se hace necesario analizar nuevas soluciones que permitan satisfacer la finalidad perseguida, con actuaciones que, cubriendo la demanda de servicios en los niveles locales, regionales y estatales, aseguren una mayor adecuación al mantenimiento de los recursos naturales y la protección de los valores ambientales existentes.

A estos efectos podrían considerarse, como señala el informe de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalidad Valenciana, para resolver las necesidades de los desplazamientos habituales en la zona, las siguientes actuaciones:

La creación de accesos a zonas turísticas.

Mejora de accesos de las carreteras comarcales a las zonas costeras y red viaria paralela a la costa.

Variantes de población en la carretera N-332.

En general, la mejora de la red viaria existente de forma integrada con el sistema de transportes de la Comunidad Autónoma Valenciana.

También podría considerarse la dotación de mayor servicio al núcleo industrial de Cartagena, con la mejora de la red de carreteras ya iniciada de los ejes de Santa Pola-Elche, Crevillent-Torreveija, Orihuela-Guadamar y Orihuela-San Miguel-Torreveija.

6. *Aceptación social del proyecto.*—El proyecto de autopista de peaje de nuevo trazado ha tenido una importante contestación, tanto en el trámite de información pública examinado, como en las respuestas obtenidas a las consultas realizadas por la Dirección General de Política Ambiental, según se refleja en los anejos II y III.

Madrid, 8 de febrero de 1993.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

| Relación de consultados | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| 1. Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma Valenciana | X |
| 2. Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia | X |
| 3. Gobierno Civil de Alicante | X |
| 4. ICONA | X |
| 5. Agencia de Medio Ambiente, Consejería de Administraciones Públicas, Generalidad Valenciana | X |
| 6. Agencia Regional de Medio Ambiente y Naturaleza de la Región de Murcia | X |
| 7. Diputación Provincial de Alicante | X |
| 8. Ayuntamiento de Santa Pola | X |
| 9. Ayuntamiento de la Marina | — |
| 10. Ayuntamiento de la Marquesa | — |
| 11. Ayuntamiento de San Miguel de Salinas | X |
| 12. Ayuntamiento de Pilar de la Horadada | — |
| 13. Ayuntamiento de El Mirador | — |
| 14. Ayuntamiento de San Javier | X |
| 15. Ayuntamiento de Roda | — |
| 16. Ayuntamiento de los Alcázares | — |
| 17. Ayuntamiento de La Puebla | — |
| 18. Ayuntamiento de Cartagena | X |
| 19. Asociación de Naturalistas del Sureste, Anse | X |
| 20. Grupo de Amigos de la Naturaleza, Grana | — |
| 21. Grupo Ecologista Mediterráneo | — |
| 22. Departamento de Ecología, Facultad de Biología, Universidad de Murcia | — |
| 23. Departamento de Ciencias del Medio Ambiente, Facultad de Ciencias, Universidad de Alicante | X |
| <i>Otros informes recabados:</i> | |
| Comunidad de Regantes, Riegos de Levante margen derecha del río Segura | X |
| Asociación de Vecinos de La Puebla | X |
| Generalidad Valenciana, Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes | X |

Contenido más significativo de las respuestas recibidas

La respuesta de ICONA a las consultas requeridas fue la siguiente:

El trazado de la autopista atraviesa el paraje natural de la Comunidad Valenciana denominado las Salinas de Santa Pola, declarado así por Decreto 190/1988, de 12 de diciembre, de la Generalidad Valenciana.

El artículo 4.º del Decreto de declaración de este paraje natural, hace referencia al régimen de protección estableciendo que «No se permitirá la instalación de elementos artificiales de carácter permanente, distintos de los relacionados con las actividades económicas permitidas o con la gestión del paraje y que limiten el campo visual, rompan la armonía del paisaje o desfiguren sus perspectivas».

Indica también la existencia de dos zonas de especial protección para las aves, el embalse del Hondo y las salinas de La Mata y de Torreveija, designadas por España en base a la Directiva 79/409/CEE de protección

de las aves silvestres y que asimismo, existen en las cercanías del trazado algunas áreas importantes para las aves recogidas en el inventario SEO-ICBP, entre las que se encuentran las sierras del norte de Alicante, salinas de Santa Pola, Mar Menor, Cagitan-Almorchón y valle del Guadalentín.

Otras respuestas

El Gobierno Civil de Alicante señala, entre otros asuntos, que existen tres espacios de interés ecológico recogidos en el Inventario de Espacios de Interés Ecológico del Litoral de la Comunidad Valenciana, que no deben verse afectados. Tales espacios son los Arenales del Sol, los parajes de Carapass, Balsanes y cabo de Santa Pola, y el palmeral de Elche.

El informe de la Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana resalta el posible impacto que el trazado de la autopista pudiera tener en los parajes naturales de salinas de Santa Pola y las lagunas de la Mata y Torreveija, así como en el cauce del río Segura y zonas de inundación de su Vega Baja, donde habrá de evitarse que la autopista actúe como dique de contención que dificulte el desagüe del río Segura en caso de averías.

El Ayuntamiento de San Javier señala la existencia de dos edificios de interés histórico o paisajístico, la Hacienda de Roda y la Casa de San Blas.

La Agencia para el Medio Ambiente y la Naturaleza de la Región de Murcia señala algunas de las alteraciones medioambientales de gran magnitud, que llevaría consigo la construcción de la autopista: Ruptura de la continuidad comarcal que integra el campo de Cartagena y el Mar Menor, transformación del paisaje tradicional, fragmentación del territorio por medio de una barrera física, pérdida de suelo fértil, etc.

Asimismo, indica que la comarca del Mar Menor es zona humeda de importancia internacional propuesta para su inclusión en el Convenio de Ramsar sobre humedales de importancia internacional, ratificado por España.

La Asociación de Vecinos de la Puebla (Cartagena), hace mención en su escrito al hecho de que la Puebla se encuentra dentro del Campo de Cartagena, zona de suelo agrícola de primera calidad regada por el trasvase Tajo-Segura, donde existe una gran cantidad de obras realizadas por el IRIDA, red de caminos de servicio, red de alimentación de agua y red de desagüe, además de los canales que llevan las aguas fluviales al mar, y todo ello quedaría significativamente afectado.

La Comunidad de Regantes de los Riegos de Levante Margen Derecha del Río Segura indica en su escrito que la Vega Baja del Segura forma un conjunto armónico de enorme importancia agrícola y social. Por tal motivo, y por los grandes problemas de infraestructura hidráulica y vial que padecen, fue declarada de interés nacional por Decreto 672/1973, de 15 de marzo, produciéndose múltiples actuaciones de Organismos oficiales que han resuelto totalmente la problemática en la red de riegos y caminos, no así en la de avenamiento, muy acentuada por el régimen de lluvias torrenciales de los últimos años.

Asimismo, hacen notar que la fragilidad del sistema hidráulico en la zona es muy grande, y que la construcción de la autopista al ir en terraplén producirá un notable efecto barrera.

El informe de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalidad Valenciana, remitido a través de la Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma Valenciana señala que la autopista no es la solución adecuada y que lo que conviene hacer es fortalecer la red regional de carreteras existente, construyendo variantes de paso por Altet y la Marina; vías de servicio; desdoblamiento de calzada en los puntos de mayor intensidad de tráfico, y pasos superiores.

Señala el informe que los efectos territoriales de la autopista son los siguientes:

El impacto de la autopista se considera muy alto en el área denominada Campo de Elche caracterizada por ser intensamente agrícola, gran número de viviendas dispersas, red muy densa de caminos y acequias, abundancia de palmeras, especie protegida específicamente por Ley autonómica.

El impacto se considera alto en las zonas de regadíos tradicionales del Segura caracterizada por ser un área agrícola de alta productividad y por tener una fuerte vinculación de la tierra con la estructura social de los niveles afectados. También resultaría alto en áreas localizadas entre San Miguel de Salinas y Pilar de la Horadada, que aún conserva gran parte del paisaje originario, pinada.

Entre los efectos sobre los parajes naturales destaca que:

El territorio afectado se ubica en el denominado triángulo de humedales suralicantino integrado por los parajes naturales de El Hondo, salinas

de Santa Pola y las lagunas de la Mata y Torrevieja. Ley de Parajes Naturales de la Comunidad Valenciana (artículo 1.4).

Los tres parajes naturales están propuestos por el Gobierno español para su incorporación a la lista de humedales de importancia internacional del Convenio Ramsar. El Gobierno español asume el compromiso de su protección. Por otro lado se encuentran declaradas «zonas de especial importancia para las aves» de acuerdo con la Directiva 79/409/CEE.

Respecto a la funcionalidad de la vía, dice el informe lo siguiente:

La autopista servirá a una zona turística y un núcleo industrial de Cartagena pero su utilización se verá limitada por la existencia de una red de carreteras que se está mejorando (ejes de Santa Pola-Elx, Crevillent-Torrevieja, Orihuela-Guadamar y Orihuela-San Miguel-Torrevieja). Los déficits de estos ejes no son solucionados por la autopista.

La cercanía de un itinerario libre de alta capacidad como es la autovía Alicante-Murcia y Murcia-Cartagena.

Los problemas de acceso a la nueva autopista que desde la zona costera deberán realizarse mediante la utilización de carreteras comarcales ya congestionadas.

La autopista quedaría infrautilizada durante muchos años, salvo que variasen las tendencias de usos de suelo y de movilidad actualmente esperadas. No daría solución a concesión de la red viaria paralela a la costa y la red comarcal tendría un alto nivel de utilización. En relación al desarrollo turístico de la región, los desplazamientos desde áreas de viviendas unifamiliares, el acceso a las playas y zonas de ocio o centros comerciales, suponen movimientos cortos que gravitarán sobre la red viaria existente y en ningún caso sobre la autopista de peaje.

ANEXO II

Descripción del trazado de la autopista

El trazado de la autopista de peaje con una longitud de 86,787 kilómetros discurre por la franja costera mediterránea, interiormente al actual trazado de la carretera N-332, entre las localidades de Alicante y Cartagena. Tiene su origen en el cruce con la autovía de Alicante-Murcia, al noreste de la localidad de Elche, finalizando en el cruce con la citada autovía, al noreste de la localidad de Cartagena.

El anteproyecto analiza dos alternativas de trazado, denominadas 1 y 2, seleccionando y aprobando la alternativa 1, a la que incorpora las variaciones definidas en el documento complementario, que se refieren a la variación de camino de Sendres, a la de Guardamar y a la de El Pilar de la Horadada; proyectándose también un enlace con el aeropuerto de El Altet. Con estos cambios de trayecto se consigue evitar el cruce con diversas carreteras, eliminar la partición del término municipal de Guardamar del Segura y alejar el trazado del casco urbano del Pilar de la Horadada.

Los espacios de mayor interés ambiental atravesados por la solución seleccionada son los siguientes: Terrazas del río Segura, paraje natural de las salinas de Santa Pola, paraje natural de El Hondo, salinas de la Mata y Torrevieja, palmeral de Elche y marismas de Carmolí.

Del kilómetro 2 al 4 el trazado de la autopista cruza el palmeral de Elche, haciéndose coincidente el tramo del kilómetro 4 al 9,5 aproximadamente, con el límite meridional de este paraje que, a su vez, discurre paralelo y a corta distancia (100-500 metros) del paraje de Salinas de Santa Pola y El Hondo.

A continuación atraviesa la Vega Baja del río Segura a la altura de Quesada. A partir de este punto el trazado de la autopista se aproxima y contacta con los límites orientales de los parajes de las lagunas de la Mata y Torrevieja.

Una vez que abandona la laguna de Torrevieja en el punto kilométrico y la autopista atraviesa, ya en los ámbitos municipales de San Miguel de Salinas, Pilar de la Horadada, San Pedro del Pinatar, San Javier, Dolores, Los Alcázares y Cartagena, numerosos enclaves de alto valor ecológico, puntos de interés geológico y zonas con potenciales valores arqueológicos, así como áreas de alto valor agrícola.

La alternativa 2 tiene un trazado común con la solución seleccionada, desde el origen hasta el punto kilométrico 53,962.

A partir de este punto, esta solución se aproxima al canal del Campo de Cartagena, discurriendo sensiblemente paralelo a él hasta la carretera de San Javier y Suenia, desde donde desciende por toda la zona agrícola hasta el final de la autopista.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Contenido

Los aspectos más relevantes que según el Estudio de Impacto Ambiental definen las características del medio físico y social son los siguientes:

El clima es de tipo mediterráneo semiárido con aguaceros torrenciales en otoño.

Fuerte vocación agrícola del territorio, en el que dominan los cultivos de frutales en regadío, aunque se conservan restos de formaciones vegetales de interés, tales como matorrales con predominio de coscoja, lentisco y palmito, comunidades de saladares y humedales, eucaliptares y pinares de pino carrasco. Se han identificado dos especies endémicas «*Limonium caesim*» y «*Salsola genitoides*» en la Laguna de La Mata, y algunas otras especies raras, vulnerables o en peligro, según el Libro Rojo de Datos de la UICN.

Es una zona con una importante riqueza faunística por la presencia de numerosas aves típicas de embalses, marjales y saladares, entre las cuales el 72 por 100 son especies protegidas.

En el ámbito de estudio se han diferenciado 14 espacios naturales, de los cuales tres están protegidos por la Comunidad Autónoma de Valencia con la denominación de Parajes Naturales (salinas de Santa Pola, El Hondo y lagunas de la Mata y Torrevieja), y los 11 restantes están catalogados por diferentes razones (Palmeral de Elche, Saladares del Altet y dunas de los Arenales del Sol, Balsares-Carabassi, Cabo de Santa Pola, Dunas de Guardamar, Dunas de Torrevieja, Barranco de la Glea-Dehesa de Campoamor, Salinas de San Pedro del Pinatar, Playa de Hita, Mar Menor y Marinas de Carmolí).

En relación al medio socioeconómico, resaltan como aspectos más significativos el predominio del sector agrario, sobre todo de los cultivos de regadío de cítricos y hortalizas, la influencia del trasvase Tajo-Segura y la importancia del subsector turismo.

La calificación de suelo según el planeamiento vigente se resume en las siguientes categorías: Suelo de Protección Agrícola, Suelo de Protección de Interés Ecológico, Suelo No Urbanizable Agrícola, Suelo No Urbanizable y Suelo Industrial.

En función de las características del medio, se definen en el Estudio de Impacto Ambiental zonas con distinto grado de vulnerabilidad en relación al trazado de la vía (muy vulnerables, vulnerables y poco vulnerables). De ellas, habrá incidencia en zonas poco vulnerables y zonas vulnerables (áreas regables y de protección agrícola de la Llanura de Elche, Curso Bajo y Terrazas del río Segura y el área regable y de protección agrícola de La Pedrera, en el sector localizado al suroeste de San Miguel de Salinas).

Según el Estudio de Impacto Ambiental, las afecciones previsibles son las siguientes:

Calidad del aire: De los resultados aportados por el modelo Caline-4, se prevén niveles de inmisión muy inferiores a los considerados por la legislación.

Ruidos: Los resultados del modelo de previsión, considerando como límite máximo admisible 65 dB de nivel sonoro, indican que la única población afectada será Pilar de la Horadada, que se localiza a 300 metros de la vía, para lo cual se propone la instalación de una pantalla sónica.

En general, los valores obtenidos en la solución número 2 son inferiores a los hallados en la solución número 1.

Geología, geomorfología e hidrología: Problemas erosivos y de hundimientos en los tramos entre Rojales y Guardamar, San Miguel de Salinas y el río Nacimiento. Efecto barrera (represamiento) para la escorrentía superficial con problemas de encharcamiento e incluso inundaciones. Afección grave por impermeabilizaciones a los acuíferos cuaternarios de la planicie de Cartagena-Mar Menor. Afección al PIG «Curso Bajo y Terrazas del río Segura».

Suelos: Afección a los suelos agrícolas, con mayor incidencia en los suelos de los valles de los ríos Segura y Vinalopó.

Vegetación: Afección en 4 kilómetros, en ambas soluciones, a los pinares de la cuenca del río Nacimiento (entre Pilar de la Horadada y Orihuela), y en 18 kilómetros al Palmeral de Elche, aunque con incidencia puntual.

Fauna: Afección a la avifauna de las lagunas y los saladares (Laguna El Hondo, Salinas de Santa Pola, Lagunas de la Mata y Torrevieja y Marismas de Carmolí).

Paisaje: Impacto paisajístico en la zona de El Palmeral de Elche y en la zona del Curso Bajo y Terrazas del río Segura. Afección a las franjas perimetrales de otros espacios protegidos y catalogados.

Socioeconomía: Impacto de elevada magnitud e irreversible, en ambas soluciones, por los cambios requeridos en los usos agrícolas y la estructuración y parcelación del terreno. Se recomienda un estudio de detalle para la creación de nuevas zonas agrícolas que compensen las zonas afectadas por el trazado de la vía. Cambios en los usos del suelo destinado a la expansión urbana, afectando en la solución número 1 a los municipios de Rojales y Orihuela, y en la solución número 2 a los municipios de Rojales, Orihuela y Los Alcázares.

Efecto barrera en la comunicación entre algunos municipios de Alicante.

Afección a caminos rurales y vía pecuaria (Cañada del Padre Ginés, término municipal de Guardamar de Segura).

Incremento de la mano de obra (250-300 personas en la construcción y 120 personas en la explotación).

Afección a ocho yacimientos arqueológicos catalogados. En cualquier caso se requerirá el dictamen de un especialista.

Afección a las zonas regadas por el trasvase Tajo-Segura (La Pedrera y Campo de Cartagena), declaradas de interés nacional.

El Estudio de Impacto Ambiental concluye que las diferencias en las afecciones entre la solución 1 y la solución 2 son poco apreciables, y no se inclina por una de ellas.

El alcance y contenido de las medidas correctoras propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental, se resume a continuación:

Recomendaciones generales de control de las emisiones de partículas en la fase de obras.

Construcción de una barrera sónica, de 1 metro de altura, para minimizar el incremento en el nivel sonoro al paso de la vía por el Pilar de la Horadada.

Recomendación de diseñar en el proyecto los taludes de desmontes con morfología irregular y pendientes menores de 20 a 30°. Evitar, en la medida de lo posible, la creación de terraplenes y sustituirlos por viaductos.

Calcular adecuadamente las dimensiones de los pasos de agua.

Recomendaciones generales (control durante las obras y no ocupación de espacios por vertederos, apertura de canteras, acúmulo de maquinaria, etc.), para evitar una mayor afección a los espacios naturales de interés y a la vegetación y fauna que los ocupa.

Condiciones generales de obra y anteproyecto de revegetación para la integración paisajística de la vía (recomendaciones generales, soluciones adoptadas, selección de especies, criterios de diseño, justificación de precios, orden de ejecución de las obras, desglose del presupuesto).

Medidas compensatorias para la creación de nuevos terrenos para aprovechamiento agrícola.

Modificación del planeamiento para la previsión de nuevo suelo urbano.

Pago de indemnizaciones, expropiaciones y permutas.

Previsión de nuevas estructuras de paso transversal.

Restitución de viales y vías pecuarias afectadas.

Antes de la construcción, realización de una prospección técnica de los yacimientos arqueológicos localizados en la traza y su entorno.

Los objetivos propuestos por el Estudio de Impacto Ambiental en el programa de vigilancia son:

Vigilancia de las obras de construcción.

Medida de la IMD para el control de los niveles de contaminación atmosférica.

Seguimiento de las plantaciones y de los procesos de erosión.

Comprobación de la correcta construcción de los drenajes.

Afecciones a la fauna.

Control del índice de siniestrabilidad en la autopista.

El Estudio recomienda realizar una evaluación del impacto ambiental real generado por la autopista a los tres-cinco años de su puesta en servicio.

Análisis del contenido

El Estudio de Impacto Ambiental no contiene el análisis de todos los impactos que se deducen de la información aportada por las personas, Instituciones y Administraciones consultadas, y repetida en los comentarios de la información pública, que en resumen se contiene en el anexo I de esta Declaración; pero aun así menciona un número elevado de impactos significativos a los que después no proporciona medidas que permitan su conversión en impactos de nivel residual.

La aportación del documento complementario al Estudio de Impacto Ambiental del anteproyecto es prácticamente neutra, pues las modificaciones introducidas por este documento en el trazado de la solución 1 se refieren a problemas no ambientales o marginalmente ambientales, en

el contexto de los graves problemas de medio ambiente que se contienen en el anteproyecto analizado.

El Estudio de Impacto Ambiental menciona en el ámbito del anteproyecto, 14 espacios naturales y recursos ambientales de primera calidad, entre ellos el suelo agrícola; pero cuando hace la relación de afecciones previsibles, disminuye u olvida sin la debida explicación la importancia establecida en el punto anterior. Finalmente, en la propuesta de medidas correctoras ya no haya correlación con los impactos significativos que concurren en el caso que nos ocupa, sino con los impactos menores generales de cualquier vial en un territorio cualquiera.

Del examen realizado se concluye que la solución propuesta por el anteproyecto no resuelve los impactos significativos que produce, y no es ambientalmente viable.

ANEXO IV

Resultado de la información pública

Con fecha 24 de julio de 1990 se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el anuncio para información pública del anteproyecto.

Como consecuencia de las alegaciones surgidas de su información pública, la Dirección General de Carreteras redactó un documento complementario a ese anteproyecto en el que se recogieron determinadas modificaciones al mismo.

Este documento complementario fue sometido a nueva información pública, cuyo anuncio fue publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 21 de marzo de 1991.

El presente anexo recoge la relación de alegantes de ambas informaciones públicas, siendo el contenido ambiental más significativo el mismo que se describe en el anexo I como resultado de las consultas previas.

Alegantes

Información pública correspondiente a 24 de julio de 1990.—Término municipal de San Pedro del Pinatar, término municipal de Pilar de la Horadada, término municipal de San Javier: 1.520, término municipal de Guardamar, término municipal de Los Montesinos, Término municipal de Callosa, término municipal de Orihuela, término municipal de Los Alcázares, término municipal de Torre Vieja: 504, término municipal de Elche: 2.089, particulares 51 alegaciones, Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de Murcia, Consejería de Cultura, Educación y Turismo de Murcia, Ayuntamiento de Torre Pacheco, Ayuntamiento de San Javier, Ayuntamiento de Los Alcázares, Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar, Ayuntamiento de Guardamar del Segura, Ayuntamiento de Cartagena, Ayuntamiento del Pilar de la Horadada, Ayuntamiento de Rojales, Esquerria Unida de Santa Pola, Esquerria Unida de San Miguel de Salinas, Izquierda Unida de Elche (don Juan Antonio Oltra Soler), Izquierda Unida (doña Josefa Pico y Vidal), PSOE, PP, CDS, IU de Montesinos, Partido Popular de Pilar de la Horadada, Los Verdes (Murcia), Los Verdes (Abelardo Lloret), Centro Democrático y Social (don Rafael Martínez Campillo), Grupo Municipal Socialista de Rojales, Concejales de Guardamar del Segura, Asociación Profesional de Empresarios de Hostelería de Cartagena, Asociación Empresarios de la Construcción y Actividades Conexas, Asociación de Comerciantes de Cartagena, Asociación Comarcal de Empresarios del Comercio del Mueble de Cartagena, Asociación de Empresarios de la Madera de Cartagena, Asociación Profesional de Empresarios de La Unión, Asociación de Empresarios del Comercio de Electrodomésticos de Cartagena, Asociación de Empresarios del Metal de Cartagena, Asociación Profesional de Empresarios Detallistas y Supermercados de Alimentación de Cartagena, Confederación Comarcal de Organizaciones Empresariales de Cartagena, Confederación Regional de Organizaciones Empresariales de Murcia, Confederación de Organizaciones Empresariales de la Provincia de Alicante, Asociación de Empresarios de Orihuela, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Murcia, Cámara Agraria Local de San Pedro del Pinatar, Cámara Agraria Local de Rojales, Comunidad de Regantes del Campo de Cartagena, Juzgado Privativo de Aguas de Orihuela, Juzgado Privativo de Aguas del Azud de Alfeitami, Sindicato Central de Regantes Acueducto Tajo-Segura, Sindicato General de Aguas de San Fulgencio (don Manuel Terres Rufete), Riegos de Levante, Margen derecha río Segura (don Bernardo Heredia Gubérrez), Comunidad de Regantes Torre-Segura (don José Luis López Albaladejo y 20 firmas), Juzgado de Aguas de Rojales, Comunidad de Labradores y Ganaderos de Elche (don Antonio Valero Aguiló), Comunidad de Labradores y Ganaderos de Elche (181 firmas), Federación Provincial de Comunidades y Ganaderos (don José Soler Bonete), Asociación de Vecinos Nuestra Señora del Pilar de los Montesinos, Asociación de Vecinos del Pilar de la Horadada, Asociación de Vecinos de Valverde, Asociación de Vecinos las Bayas-Asprillas, Asociación de Amas

de Casa del Pilar de la Horadada, Asociación de Naturalistas del Sureste (Cartagena), Asociación de Naturalistas del Sureste (Murcia), Federación Garba Ecologista de la Región Murciana, Grupo para el Estudio y Defensa de la Naturaleza L'Alger, Grupo Ecologista Mediterráneo, Estación Ornitológica L'Albufera, Coordinadora Pro-Sierra de Callosa, Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental (don Guillermo Días Rubio), Coordinadora Anti-Autopista (don Ignasi Alvarez Landeta), Coordinadora Anti-Autopista (don Juan Carlos Arribas Ugarte), COEPA (don Isidro Martín Roldán), COCIN (don Tomás Morato Norte), S.A.T. (don Juan Antonio Carrasco Belmonte), don Antonio Sánchez García, don Juan Luis Gálvez Navarro, don Raimundo Cánovas García, «Nueva Compañía Arrendataria de las Salinas de Torre Vieja, Sociedad Anónima» (don José Gómez Velasco), don Ignacio Ramos García, don José Sanmartín García, don Juan Gil Romero, Ciudad Quesada (don Antonio Quesada Girona), don José Bastida Pérez, don Francisco Sáen Hernández, doña Solange Zilbermann Sempere, Ferrovial Internacional (don Ignacio Camiña Mendoza), Centra Mirsa (don Angel Lorente Gallurt), Bienes Hermanos Sanz Lozano (don Félix Sanz Lozano), doña Dolores Martínez Hernández, don Bernardo Henalva Costa, don Alfonso Martínez Aparicio, doña Isabel Martínez Vera, don José Vera Gómez, don Jesús María Ruiz Blasco, Cortados Las Bayas (doña Emilia Ruiz Caballero), don Antonio Belmonte Araez, Ayuntamiento de San Fulgencio (don Manuel Bernabé Huertas), don Juan Martínez Macias, Lomas de Campaamor (don Joaquín Marcos Parres), don Juan Luis Gálvez Navarro y diez firmas, doña Teresa de Rojas y Roca de Togores, «Sociedad Cooperativa Limitada Raigero de Bonanza» (don Manuel Pérez Espinosa), Transer (don Carlos Francisco Aguilar Vázquez), «Sociedad Agraria de Transformación las Bayas» (don Ramón Esclápez Campello), doña Rosario Cañizares Canales, don José Cañizares Canales, don Bernardo Heredia Gutiérrez, don Julián Avila Cañizares, Lago Azul (don José Antonio López Rodríguez), don José Antonio y doña Bernardina Rodríguez Rodríguez, don Joaquín Martínez Bascuñana, don Miguel Vera Mañogil, don Manuel Vera Mañogil, don José Vera Mañogil, don José Luis López Albadalco, doña Pilar Sáez Hernández, don José Manuel Manchón Vives, doña María del Carmen Bonmatí Salinas, don Juan Miguel Montaner Alonso, doña Asunción Bayon Señas, don Antonio Buitrago Palao, don Federico Linares Javaloy, don Antonio Martínez García, don Antonio Moragues Masanet y 103 firmas más, don Miguel Jiménez Baena y 1.027 firmas más, Ayuntamiento de Santa Pola, Ayuntamiento de Elche, Instituto Nacional de Reforma y Desarrollo Agrario, Cámara Agraria Provincial de Alicante, Ayuntamiento de Crevillente, Patronato del Palmeral de Elche, Ayuntamiento de Bigastro, Asociación Amigos de Cabarca, Confederación Hidrográfica del Segura, Ayuntamiento de San Miguel de Salinas, Ayuntamiento de Torre Vieja, Consejería de Cultura, Educación y Ciencia, Generalidad Valenciana, Ayuntamiento de Orihuela.

Información pública correspondiente a 21 de marzo de 1991.—Ayuntamiento de Pilar de la Horadada, don Joaquín Lorente, Junta Local del Centro Democrático y Social del Pilar de la Horadada y siete firmas, don Antonio Carraco Pérez, doña Solange Zilbermann Sempere, Finca «El Monte» carretera Alicante-Cartagena, don Martín Benedicto Artigot, doña Teresa Valero Ortiz, don José Gálvez Sánchez, don Adolfo Egea Aguilar, Ayuntamiento de San Fulgencio (Alicante) y 181 firmas más, don Jesús Mora Gallut, Sindicato General de Aguas de San Fulgencio y Cámara Agraria de San Fulgencio, don José Manuel Pastor Pérez, Ayuntamiento de Santa Pola, Grup L'Alger, Esquera Unida de Santa Pola, Izquierda Unida de Torre Vieja, Ayuntamiento de San Miguel de Salinas, Ayuntamiento de Rojales, «Mercantil Transer, Sociedad Anónima», doña Josefa San Martín García, urbanización «Lago Azul», Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar, Ayuntamiento de Elche, Pimesa, don José María Bañón Hidalgo, Izquierda Unida de Elche, don Ramón Coves Irlas, don Juan Sabuco Amorós, don Jorge Jacobo Perea, Asociación de Vecinos de la Hoya, don Miguel Jiménez Prae, don Antonio Urban Vicente y 1.081 firmas más, don Damián Vergara García, Grupo Ecologista Margallo (don Matías Guillo Campello), don Antonio Macía Antón, don Rafael Boix Campillo y 330 firmas más, don Juan Rodríguez García, don Pedro González Linares y doña Rosario Robles Alves, don Bruno Pérez Zamora y doña María Zamora González, finca de «Los Pinos del Marqués», Asociación de Vecinos de Valverde, Comunidad de Regantes «Hereditario de Carrizales», Ayuntamiento de Guadamar del Segura, herederos de don Leandro Ferrández Boj, doña Sinforosa Pérez Gras, Riegos de Levante Margen derecha del río Segura, don Maurice Leslie Beasles, Sindicato General de Aguas de Dolores y don Francisco Rodríguez Carracosa, Ayuntamiento de Los Montesinos, Juzgado Privativo de Aguas del Ayud de Alfeitamí (don Carlos Arribas y tres firmas), Coordinadora Anti-autopista Alicante-Cartagena, doña María Teresa de Rojas y Roca de Togores, Sindicato Central de Regantes del Acueducto Tajo-Segura, Diputación Provincial de Alicante, Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza.

6068

RESOLUCION de 15 de febrero de 1993, conjunta de la Secretaría General de Comunicaciones y de la Subsecretaría de Economía y Hacienda, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Día del Sello».

De conformidad con lo establecido en el artículo 99, uno, 2, d), de la Ley 31/1990, de Presupuestos Generales del Estado para 1991, y artículo 2.º, d), de los Estatutos del Organismo Autónomo Correos y Telégrafos, aprobado por Real Decreto 1766/1991, de 13 de diciembre, la Secretaría General de Comunicaciones y el Subsecretario de Economía y Hacienda dictan la presente Resolución sobre emisión y puesta en circulación de la serie de sellos de Correos «Día del Sello».

En su virtud hemos resuelto:

Artículo 1.º Por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre se procederá a la estampación de una serie de sellos de Correos con la denominación de «Día del Sello».

Art. 2.º El próximo mes de marzo se pondrá en circulación la serie «Día del Sello», dedicada este año a los buzones.

El sello reproduce una pieza propiedad del Museo Postal de Madrid, realizada en Cádiz en 1908 por la Fundación «San Rafael». De forma trapezoidal, está compuesta por un globo terráqueo, con un sobre alado en su parte superior y una banda en el centro donde se abre la boca buzón bajo la cual se lee la palabra «Correos».

Características técnicas:

Valor facial: 28 pesetas.

Procedimiento de impresión: Calcografía y offset en papel estucado, engomado, mate, fosforescente.

Tamaño del sello: 40,9 x 28,8 mm (horizontal).

Dentado: 13 3/4.

Tirada: ilimitada, en pliegos de 50 efectos.

Art. 3.º La venta y puesta en circulación de estos efectos se iniciará el 12 de marzo de 1993.

Su distribución a los puntos de venta cesará el 31 de diciembre de 1997, no obstante lo cual mantendrán ilimitadamente su valor a efectos de franqueo.

Art. 4.º De cada uno de estos efectos quedarán reservadas en la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre 3.500 unidades a disposición del Organismo Autónomo Correos y Telégrafos, a fin de que pueda atender los compromisos internacionales, tanto los relativos a obligaciones derivadas de la Unión Postal Universal como a los intercambios con otras Administraciones Postales, cuando las circunstancias lo aconsejen o a juicio de dicho Organismo se estime conveniente, así como integrarlas en los fondos filatélicos del Museo Postal y Telegráfico y realizar la adecuada propaganda del sello español.

La retirada de estos efectos por el Organismo Autónomo Correos y Telégrafos se verificará mediante petición de dicho Centro, relacionada y justificada debidamente.

Otras 2.000 unidades de este efecto serán reservadas a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre para atenciones de intercambio con los Organismos emisores de otros países, integración en los fondos filatélicos del Museo de dicha fábrica y propaganda filatélica nacional e internacional.

Art. 5.º Por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre se procederá a la destrucción de los proyectos, maquetas, dibujos, pruebas, planchas, etc., una vez realizada la emisión. Sin embargo, cuando resulte, a juicio de la Fábrica, que alguno de los elementos empleados en la preparación o estampado de la emisión anteriormente aludida encierra gran interés histórico o didáctico, podrá ser destinado, convenientemente inutilizado, a dotar el Museo de la Fábrica, el Museo Postal o cualquier otro Museo de interés en la materia. En todo caso se extenderá la correspondiente acta, tanto de la inutilización como de los elementos que en calidad de depósito se integraran en alguno de los indicados Museos.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 15 de febrero de 1993.—La Secretaria general de Comunicaciones, Elena Salgado Méndez.—El Subsecretario de Economía y Hacienda, Enrique Martínez Robles.

Ilmos. Sres. Director general del Organismo Autónomo Correos y Telégrafos y Director general de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre.