

ANEXO

Acuerdo por el que se prorroga para el año 2001 el Convenio de colaboración entre el Servicio Andaluz de Salud y la Mutualidad General de Funcionarios Civiles del Estado para el asesoramiento por el Comité Asesor del SAS sobre utilización terapéutica de la hormona de crecimiento en pacientes beneficiarios de MUFACE

En Madrid, a 1 de diciembre de 2000.

REUNIDOS

De una parte, el ilustrísimo señor don Juan Carlos Castro Álvarez, Director gerente del Servicio Andaluz de Salud (SAS), en función de su cargo y en ejercicio de las facultades que le están conferidas.

De otra, el ilustrísimo señor don José María García Oyaregui, Director general de la Mutualidad General de Funcionarios Civiles del Estado (MUFACE), actuando en nombre y representación de la mencionada Institución, en uso de las facultades que le confiere el artículo 11.2,K) del Real Decreto 577/1997, de 18 de abril, por el que se establece la estructura de los órganos de gobierno, administración y representación de MUFACE.

EXPONEN

1. Que con fecha 20 de septiembre de 2000, la Mutualidad General de Funcionarios Civiles del Estado (MUFACE) y el Servicio Andaluz de Salud (SAS), suscribieron un Convenio de colaboración para el asesoramiento por el Comité Asesor de dicho organismo sobre la utilización terapéutica de la hormona de crecimiento en pacientes beneficiarios de MUFACE residentes en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

2. Que, próxima a finalizar la vigencia del Convenio, ambas partes están interesadas en prorrogarlo para el año 2001.

3. Que la cláusula séptima del Convenio de referencia establece que, en el supuesto de prórroga, la cantidad que MUFACE abonará al SAS por su colaboración se calculará en el tercer trimestre natural del ejercicio en el que finalice su vigencia, teniendo en cuenta el incremento del IPC anual para Andalucía, referido a 30 de junio y con efectos de primero de enero del año siguiente.

4. Que la cláusula quinta del Convenio fija en 31.555 pesetas la cantidad a abonar por MUFACE por informe emitido por el Comité Asesor durante el año 2000.

El incremento del IPC para Andalucía durante el período de 30 de junio de 1999 a 30 de junio de 2000 ha sido de 3,2 por 100, según certificado del Instituto Nacional de Estadística.

En consecuencia, ambas partes, en ejecución del Convenio de colaboración suscrito, adoptan los siguientes

ACUERDOS

Primero.—Prorrogar para el año 2001 la vigencia del Convenio de colaboración suscrito el 20 de septiembre de 2000 entre MUFACE y el SAS, para el asesoramiento sobre la utilización terapéutica de la hormona de crecimiento en pacientes beneficiarios de MUFACE residentes en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Segundo.—El gasto que comporta esta prórroga asciende a 3.256.500 pesetas y se financiará con cargo a la aplicación presupuestaria 22.102.412 L.259. Con este importe se compensará al SAS de los gastos que se ocasionen como consecuencia de la colaboración establecida en el presente Convenio, a razón de 32.565 ptas. por cada protocolo evaluado por el Comité Asesor, de acuerdo con el incremento del IPC durante el período de 30 de junio de 1999 a 30 de junio de 2000. El presente Convenio ampara la revisión de 100 protocolos.

Tercero.—La presente prórroga entrará en vigor el 1 de enero del año 2001.

Y en prueba de conformidad, se firma el presente Acuerdo en el lugar y fecha indicados en su encabezamiento.—El Director Gerente del Servicio Andaluz de Salud, Juan Carlos Castro Álvarez.—El Director general de MUFACE, José María García Oyaregui.

6140

CORRECCIÓN de errores de la Resolución de 23 de enero de 2001, del Instituto Nacional de Administración Pública, por la que se convoca el I Premio «Manuel Martínez Alcubilla», para trabajos de estudio e investigación sobre Administración General del Estado.

Advertido error en la Resolución de 23 de enero de 2001, del Instituto Nacional de Administración Pública («Boletín Oficial del Estado» número 52, de 1 de marzo), por la que se convoca el I Premio «Manuel Martínez Alcubilla», para trabajos de estudio e investigación sobre Administración General del Estado, procede su corrección en el siguiente sentido:

En las páginas 7794 y 7795, en el título de la propia Resolución, en el segundo y cuarto párrafos de la exposición de motivos, en la primera base y en el primer apartado de la tercera de la convocatoria, corregir la denominación del premio, en donde dice: «... Manuel Martínez Alcubilla», debe decir: «... Marcelo Martínez Alcubilla».

MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO

6141

RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2001, de la Dirección General del Instituto Nacional de la Salud, por la que se emplaza a los interesados en el recurso contencioso-administrativo número 62/01.

De conformidad con lo establecido en el artículo 49.1 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, se participa que en la Sección Séptima de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, se tramita el recurso número 62/01, promovido por doña María del Carmen Manzanares Aragón. Este recurso se interpone contra la Resolución de 20 de octubre de 2000 («Boletín Oficial del Estado» de 7 de noviembre), de la Dirección General del INSALUD, por la que se aprobó la relación definitiva del concurso de traslado voluntario para plazas de personal estatutario facultativo de atención primaria.

Lo que se hace público a efectos de notificación a cuantos aparezcan interesados en el mismo, emplazándoles para que puedan comparecer y personarse ante dicho Tribunal, en el término de nueve días, a partir de la publicación de la presente Resolución en el «Boletín Oficial del Estado». Se hace constar que, de personarse fuera del plazo indicado, se les tendrá por parte en los trámites no precluidos. Si no se personasen oportunamente continuará el procedimiento por sus trámites, sin que haya lugar a practicarles, en estrados o en cualquier otra forma, notificaciones de clase alguna.

Madrid, 28 de febrero de 2001.—El Director general, Josep María Bonet Bertomeu.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

6142

RESOLUCIÓN de 1 de marzo de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Nueva calzada en Despeñaperros. N-IV, Venta de Cárdenas-Santa Elena (Jaén-Ciudad Real)», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, 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.

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, 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 21 de febrero de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-Resumen del Estudio Informativo «Nueva Calzada en Despeñaperros. N-IV Venta de Cárdenas-Santa Elena (Jaén-Ciudad Real)», con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida 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 el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 26 de agosto de 1997, 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 «Boletín Oficial del Estado» de 3 de febrero de 1999.

Conocidas las alegaciones presentadas, viendo la unanimidad en la preferencia por la alternativa denominada 2B (distinta de la propuesta en el Estudio Informativo para su autorización posterior), considerando que en ningún caso debería quedar aislado el núcleo urbano de Santa Elena y considerando igualmente los problemas medioambientales que presentaba la construcción en su tramo norte de un túnel de gran longitud, por el gran volumen de productos de excavación generados, el promotor del proyecto propone una nueva alternativa denominada 2-3. Como consecuencia de ello, se elabora un documento complementario del Estudio Informativo que contempla también esta alternativa y que se somete al trámite de Información Pública, mediante anuncio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 24 de noviembre de 1999, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Jaén» de 9 de octubre de 1999 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Ciudad Real» de 1 de octubre de 1999.

De acuerdo con el artículo 16 del reglamento, con fecha 29 de junio de 2000, 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, Documento Complementario y resultado de los dos trámites de 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 como anexo IV.

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, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo «Nueva Calzada en Despeñaperros. N-IV Venta de Cárdenas-Santa Elena (Jaén-Ciudad Real)».

Declaración de impacto ambiental

El objeto de esta Declaración es la denominada alternativa 2-3, propuesta por el promotor en el Documento Complementario del Estudio Informativo «Nueva Calzada en Despeñaperros. N-IV Venta de Cárdenas-Santa Elena (Jaén-Ciudad Real)», y cuya descripción se realiza en el anexo II.

Examinada la documentación contenida en el expediente y completada la información con la visita sobre el terreno, se considera que para la realización de la alternativa anterior, se deberá cumplir, tanto en la redacción del Proyecto de Construcción, como en las fases de construcción y explotación de la nueva calzada, lo establecido en el Estudio de Impacto Ambiental y, además, las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

El Proyecto de Construcción de la solución propuesta considerará, siempre que sea técnicamente viable, los siguientes aspectos:

1.1 Para minimizar la ocupación del suelo, el movimiento de tierras, la afección a las edificaciones próximas y al río Magaña, el desdoblamiento de calzada previsto al norte del enlace de la Teja, en Venta de Cárdenas, se realizará estableciendo una anchura de mediana de 2 metros, anchura que la vigente Instrucción de Carreteras 3.1-I.C. establece como mínima cuando no se prevé la ampliación del número de carriles a sus expensas.

1.2 Con objeto de disminuir el impacto paisajístico, en las embocaduras de los cinco túneles se dispondrán falsos túneles, de longitud suficiente, para que la altura máxima de desmonte, tras la restauración, no sea superior a 15 metros, cumpliéndose asimismo lo establecido en la condición 7 sobre la inclinación de los taludes.

1.3 Se evitará la afección de la boca sur del túnel número 4, P.K 4,420, a la carretera de Aldeaquemada (incluso en la fase de construcción), pues dado lo accidentado del terreno, una rectificación de la misma, provocaría graves afecciones paisajísticas. Para ello se estudiará la necesidad de realizar ajustes de trazado en alzado y/o en planta.

1.4 Para disminuir la afección sobre los cauces, su fauna asociada y la vegetación de ribera, así como sobre la explotación de las carreteras y del ferrocarril interceptados por la traza, se utilizarán, para la construcción de los tableros de los viaductos, sistemas constructivos que permitan la ejecución de estos elementos con la máxima independencia del terreno sobre el que se elevan; para ello se realizarán los tableros empujados o se ejecutarán con cimbras autoportantes.

1.5 Se evitará la construcción de chimeneas de extracción de aire de los túneles. No obstante, si esto fuera necesario en el túnel nº 4 por su mayor longitud, se construirán en las proximidades de la carretera de Aldeaquemada, evitando así la apertura de caminos de acceso nuevos. Se excluirá como posible localización la franja de terreno perpendicular a la traza situada entre los puntos kilométricos 5,800 al 7,000.

2. Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y la vegetación

Con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación, antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

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

Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del río Despeñaperros (hábitat prioritario de la directiva 92/43/CEE) y del arroyo de Cuchareros (que se cruzan con la traza en los puntos kilométricos 3,800, 7,130 y 7,770), dada su importancia como corredores ecológicos, además de lo indicado en la condición 3.1, los estribos de las obras de paso sobre estos ríos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera.

Debido al elevado riesgo de incendio que presenta la zona, se redactará un plan de prevención y extinción de los posibles incendios que puedan producirse durante la construcción de la obra, prestando especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como pueden ser los desbroces y las soldaduras. 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 de desmonte y terraplén, especies vegetales pirófitas, de entre las especies autóctonas existentes en la zona.

Con carácter general, se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. No se abrirán nuevos caminos de acceso en la zona arqueológica del Collado de los Jardines.

Las instalaciones auxiliares se ubicarán en el exterior de los límites del Parque Natural de Despeñaperros. Sólo se permitirá el establecimiento en el interior de aquellas instalaciones que, por su pequeño tamaño, puedan situarse exclusivamente en terrenos ocupados por la traza. En este caso se extremarán las precauciones establecidas en la condición 3.3.

3. *Medidas para la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas*

Se llevarán a cabo, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, las siguientes medidas:

3.1 Con objeto de no afectar significativamente a los cursos naturales de agua interceptados por el trazado, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces. Se dispondrá una obra de restitución por cada uno de estos cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra.

Las estructuras de paso sobre ríos y arroyos, además de garantizar la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre, respetarán la permeabilidad de la fauna asociada a las riberas, colocando los estribos al menos a 5 metros a cada lado del cauce (sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 sobre protección de la vegetación de ribera), salvando por tanto la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas. La altura de los estribos sobre el terreno no superará en ningún caso los 10 metros de altura. Siempre que sea técnicamente viable se colocarán las pilas fuera de los cauces. En cualquier caso los estribos y pilas se situarán y construirán de forma que produzcan la mínima afección a la vegetación de ribera, que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

3.2 Para evitar la contaminación de las aguas de los ríos con sólidos en suspensión producidos por los movimientos de tierras durante la construcción de los viaductos y por la construcción de terraplenes en las proximidades de los cauces (puntos kilométricos 3,960 al 4,200 y 7,860 al 8,100), se dispondrán zanjas de retención de tierras, parapetos, entramados vegetales o balsas de decantación en sus márgenes.

En este sentido se prestará especial atención a las medidas a implantar en el vertedero contemplado en el Estudio Informativo (con las restricciones establecidas en la condición 8), para evitar que los sólidos puedan contaminar los cursos de agua que vierten a la cuenca del río Despeñaperros.

3.3 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación de los túneles 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 de decantación, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua. Si no se sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos, el agua que salga de las mismas podrá ser vertida directamente. Si no cumple estos requisitos, deberá ser tratada por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

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

4. *Protección de la fauna y permeabilidad territorial*

Dado que el proyecto discurre en su mayor parte por el Parque Natural de Despeñaperros, propuesto también como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) de clave ES 6160005, y con el objetivo de minimizar la afección sobre la fauna, en esta zona se extremarán las precauciones durante la fase de construcción. En este sentido se realizará una mínima ocupación de suelo, ejecutando las medidas de jalonamiento descritas en la condición 2 de esta Declaración. Para evitar la alteración de los hábitats de la fauna riparia, se extremarán estas medidas en el paso de la calzada por el río Despeñaperros (hábitat prioritario de la Directiva 92/43/CEE) y el arroyo de Cuchareros. Asimismo, las obras de construcción de viaductos sobre estos ríos que puedan afectar directamente a sus lechos y las que produzcan afecciones a sus cauces durante la fase de construcción (pasos provisionales, caminos, etc.), se llevarán a cabo exclusivamente entre los meses de octubre y febrero, para producir las mínimas alteraciones a la fauna de estos ríos.

Para reducir las afecciones sobre las especies más valiosas que habitan en la zona de estudio en los periodos de celo, reproducción y cría, los trabajos de desbroce, movimientos de tierras, voladuras y otras actividades generadoras de ruido, que se ejecuten entre el punto kilométrico 3,500 y el límite norte del Parque Natural de Despeñaperros, se llevarán a cabo entre los meses de junio y noviembre. El Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares y el Programa de Vigilancia Ambiental para la fase de obras, detallarán las medidas y controles necesarios para evitar la afección a dichas especies y a sus hábitat.

Para evitar la entrada de la fauna en las calzadas y evitar su atropello, se procederá a su vallado que se enterrará en una profundidad de 30 centímetros y será de tipo progresivo. Se estudiará la ubicación de dispositivos de escape, en las proximidades de los enlaces, para permitir la salida de los animales que accidentalmente puedan entrar en la calzada.

El Proyecto de Construcción incluirá la adecuación de las obras de drenaje proyectadas para el paso de vertebrados terrestres, lo que requerirá su sobredimensionamiento y la restauración de la vegetación de su entorno.

Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se garantizará, la continuidad de carreteras, caminos rurales y el resto de servicios afectados. Las estructuras de paso se diseñarán de manera que se aseguren las necesidades de paso de la maquinaria agrícola y los servicios forestales contra incendios.

El Programa de Vigilancia Ambiental, en la fase de explotación, incorporará las campañas de muestreo necesarios para verificar la eficacia de las medidas aplicadas.

5. *Medidas para la prevención del ruido en áreas habitadas y en áreas de interés faunístico*

El Proyecto de Construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación. De acuerdo con las previsiones del Estudio Informativo, se considerarán especialmente los núcleos de Santa Elena y Venta de Cárdenas, incluyendo el desdoblamiento de la carretera actual en esta localidad.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar las medidas de protección necesarias para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura serán los siguientes, medidos a dos metros de las fachadas, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 65 dB (A).
Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 75 dB (A).
Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 75 dB (A).

En cuanto a zonas hospitalarias, centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas, se deberá garantizar que la actividad a la que estén destinadas no sufra alteraciones por motivos acústicos.

En las zonas faunísticas con valoración alta y muy alta en el estudio de impacto ambiental (medidas a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros):

Leq (veinticuatro horas) menor que 60 dB (A).

En caso de adoptarse medidas de protección acústica, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificando en cada caso la disminución de la inmisión acústica prevista. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de revisión de las medidas mitigadoras realizadas.

6. *Medidas de protección del patrimonio cultural*

El Proyecto de Construcción incorporará, en coordinación con la Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (según su ámbito territorial respectivo), un proyecto de prospección arqueológica de la franja de ocupación de la nueva infraestructura (abarcando una banda de 250 metros a cada lado del trazado), de los caminos de acceso y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos. El proyecto deberá ser aprobado por los citados organismos. Se prestará especial atención al entorno de protección de la zona arqueológica del Collado de los Jardines (puntos kilométricos 3,600 a 4,400 y 7,000 a 7,500) y a la zona donde, si es necesario, se construya la chimenea de extracción de aire, lugares donde se realizará una campaña de sondeos con metodología arqueológica.

En cualquier caso la prospección arqueológica se realizará de forma previa a la ejecución del desbroce y a la apertura de pistas.

La memoria final de dicha prospección deberá proponer actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio

arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el Proyecto de Construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado y que incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo que siga los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural.

También se establecerán las medidas de protección que eviten la afección al puente de Almuradiel en el desdoblamiento de calzada en las proximidades de Venta de Cárdenas.

7. Medidas de defensa contra la erosión, de 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 túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc., así como otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a:

La integración paisajística de las embocaduras de los cinco túneles proyectados, tras la adecuación ambiental indicada en la condición 1.2.

La restauración de la vegetación de ribera de los ríos y arroyos cruzados por la traza en los puntos kilométricos 0,440, 1,200, 3,800, 7,130 y 7,770. Vertederos.

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

Los taludes de acceso a los túneles tendrán pendientes máximas 2H:1V con objeto de evitar atrincheramientos y morfologías que impidan su revegetación.

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

Se demolerán, restaurarán y revegetarán todas aquellas zonas de calzada que queden fuera de servicio después ejecutar el desdoblamiento y los cambios de calzada en Venta de Cárdenas, los cambios de calzada en el enlace de Aldeaquemada para conectar las calzadas que restituirán la dirección sur de la N-IV, las reposiciones de calzada en Venta de Cárdenas y Santa Elena y la remodelación del actual enlace de Aldeaquemada.

Por otra parte se determinarán coordinadamente con el Parque Natural de Despeñaperros, respecto de la calzada que queda en desuso, aquellos tramos de la calzada que serán destinados al servicio del Parque, o a acceso de fincas y aquellos otros que deberán ser demolidos y sometidos a procesos de integración al paisaje natural.

Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que, a juicio de los órganos gestores del Parque (para los caminos situados dentro del mismo), tengan una utilidad permanente, lo que tendrá que venir convenientemente especificado en el proyecto. Será preferente su uso como cortafuegos si así se determinara en función de lo establecido en la condición 9 respecto de la posible modificación de la red de cortafuegos existente.

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.

8. Localización de vertederos y préstamos

En la localización del vertedero establecida en el Estudio Informativo, se limitará el volumen de vertido de manera que el derrame de tierras del mismo no alcance al Parque Natural de Despeñaperros, situándose a una distancia mínima de 50 metros de su límite. Asimismo se respetará esta distancia mínima a los cursos de agua que, afectados por el vertedero propuesto en el Estudio Informativo, atraviesan la calzada actual (calzada sentido sur) mediante obras de drenaje transversal, evitando así su afección. Se considerará lo establecido en la condición 3.2.

Para el resto de los materiales sobrantes, hasta alcanzar el volumen real, estimado en el Estudio Informativo en 1.028.048 m³, se realizará,

previamente a la aprobación del Proyecto de Construcción, un estudio y análisis ambiental de los vertederos necesarios, que se remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental para su informe y aprobación. Dicho estudio contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos. Los vertederos no se ubicarán en el Parque Natural de Despeñaperros o lugar de importancia comunitaria adyacente al mismo denominado cuencas del Rumblar, Guadalén y Guadalmena de clave ES 6160008, salvo que su objetivo sea la restauración morfológica de zonas degradadas. En este sentido se establecerá un vertedero en la denominada «curva de las monjas» para conseguir su restauración según lo establecido en la condición 9.

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

9. Medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la afección producida sobre el Parque Natural de Despeñaperros (lugar de importancia comunitaria ES 6160005)

El área de estudio afecta al Parque Natural de Despeñaperros, situado en el norte de la provincia de Jaén, que ocupa una superficie de 7.570 hectáreas. Conserva zonas de monte mediterráneo bien conservado, así como zonas repobladas con coníferas y dehesas. Las especies animales más emblemáticas presentes en Sierra Morena son el lince ibérico, el águila imperial ibérica y el lobo. Resalta la buena salud de los ríos y arroyos de la zona de estudio, donde se distribuye la nutria.

Con objeto de prevenir y mitigar los daños sobre la flora y fauna de la zona donde se desarrolla la actuación, además de las medidas establecidas en diversos apartados de esta Declaración, se adoptarán las siguientes:

En el Proyecto de Construcción se realizará un estudio específico de la especie endémica *Centaurea citricolor* que permita detectar sus poblaciones concretas en las zonas afectadas por la obra o cualquier actividad auxiliar de la misma; con especial atención a la zona situada entre los PP.KK 7,700 y 8,259, donde el Estudio Informativo detecta impactos severos sobre esta especie. Con la información anterior se diseñará un plan de recuperación de la especie que contemplará, previamente al comienzo de las obras, la recogida de semillas y el transplante de los ejemplares afectados, en aquellos lugares próximos que el plan de recuperación determine como más convenientes para su replantado. Asimismo se asegurará su conservación durante el tiempo que se determine como necesario. En el plan de recuperación de *Centaurea citricolor* intervendrán, tanto en su diseño como ejecución, técnicos especializados de instituciones dedicadas a la conservación de especies autóctonas.

Se establecerán las siguientes medidas compensatorias:

Una vez ejecutada la calzada en el entorno del punto kilométrico 0,500, se procederá a la demolición del asfalto, a la restauración morfológica del terreno y a la revegetación del trazado antiguo de la denominada «curva de las monjas» que actualmente se encuentra fuera de servicio, y no fue sometido a ningún proceso de integración, durante la construcción de la carretera actual.

Recuperación de las riberas del río Despeñaperros y del arroyo de Cuchareros, en el entorno de su intersección con la nueva calzada (puntos kilométricos 3,800, 7,130 y 7,770), 100 metros a cada lado de los viaductos mediante la plantación de las especies de ribera que se presentan habitualmente en la zona (saucedas y alisedas).

Asimismo se estudiará en coordinación con los órganos gestores del Parque la necesidad de concretar y llevar a cabo las siguientes medidas:

Modificar la red de cortafuegos existentes para evitar el riesgo de incendio que introducirá en el Parque la nueva calzada, y/o la implantación de puntos de agua.

Restauración de vertederos de tierras existentes en la actualidad en el entorno de las calzadas actualmente en uso y que no fueron sometidos en su momento a procesos de restauración.

Enterramiento de los tramos de las líneas de tendido eléctrico afectadas por la obra para eliminar su afección a la avifauna o, en su caso, la instalación de dispositivos de señalización de los cables para evitar colisiones o adecuación del diseño de los postes para evitar la electrocución de las aves.

10. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras esta-

blecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en el condicionado de esta Declaración.

En el Programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. En él se detallarán, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

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

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental por la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Oriental, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de la obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente Declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del proyecto dispondrá en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Plan de seguimiento ambiental para la fase de las obras, presentado por la dirección ambiental de la obra.

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

b) Comunicación del Acta de Comprobación del Replanteo.
c) Antes de la emisión del Acta de Recepción de las Obras:

Informe sobre las medidas de protección y conservación de los suelos y la vegetación realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 2.

Informe de las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Informe de las medidas de protección a la fauna realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 4.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas y en áreas de interés faunístico, realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 5.

Informe sobre la prospección arqueológica y medidas de protección realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 6.

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

Informe sobre las medidas realmente ejecutadas sobre la localización de vertederos y préstamos según lo indicado en la condición 8.

Informe sobre las medidas preventivas, correctoras y compensatorias realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 9.

d) Anualmente y durante un plazo de tres años a partir de la emisión del Acta de Recepción de las obras:

Informe sobre la eficacia de las medidas de protección de la fauna terrestre a que se refiere la condición 4, para lo cual se establecerá un programa de seguimiento que permita comprobar el funcionamiento de las mismas.

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas habitadas y en las de interés faunístico a que se refiere la condición 5 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas correctoras para la defensa contra la erosión, la recuperación ambiental y la integración paisajística de la obra a la que se refiere la condición 7.

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

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

11. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del Proyecto de Construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones adicionales que esta Declaración establece como necesarias, así como los siguientes informes y proyectos:

Proyecto de adecuación ambiental, a que se refiere la condición 1.
Medidas de protección de protección y conservación de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Proyecto de medidas de protección a la fauna a que se refiere la condición 4.

Estudio acústico y proyecto de medidas de prevención del ruido en áreas habitadas y zonas de interés faunístico, a que se refiere la condición 5.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 6.

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

Estudio de localización y análisis ambiental de vertederos y préstamos a que se refiere la condición 8. Medidas a implantar en los vertederos para evitar la contaminación de las aguas con sólidos en suspensión a que se refiere la condición 3.2. Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, de estos elementos, según lo indicado en la condición 7.

Proyecto de medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la afección producida al Parque Natural de Despeñaperros (lugar de importancia comunitaria ES 6160005), según lo indicado en la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra, a que se refiere la condición 10.

En la redacción del Proyecto de Construcción se incluirá un anejo denominado «Análisis Ambiental», en el que se incluirán todos los aspectos relacionados con el cumplimiento de esta Declaración de Impacto Ambiental y en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales. En él se incluirá el proyecto y presupuesto de medidas correctoras necesarias y compensatorias que se deriven de las condiciones establecidas en la presente Declaración de Impacto Ambiental.

12. Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en las condiciones de esta Declaración figurarán en la Memoria, Planos, Pliego de Prescripciones Técnicas y Presupuesto del Proyecto de Construcción. También se valorarán y proveerán los costes derivados del Programa de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 1 de marzo de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid)	X
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (Sevilla)	—
Gobierno Civil de Jaén	—
Dirección Provincial del Ministerio de Industria (Jaén)	X
Dirección Provincial del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (Jaén)	—

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Consejería de Agricultura y Pesca (Sevilla)	—
Dirección General de Bienes Culturales. Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. (Sevilla)	—
Dirección General de Protección Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. (Sevilla)	X
Delegación Provincial de Medio Ambiente. Junta Rectora del Parque Natural de Despeñaperros (Jaén)	X
Diputación Provincial de Jaén	X
Instituto Tecnológico y Geominero de España (Madrid)	X
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas (Madrid)	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	—
Federación Nacional de Comunidades de Regantes de España (Madrid)	—
Instituto Andaluz de Geología Mediterránea (IAGM). Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Facultad de Ciencias (Granada)	—
Departamento de Biología Vegetal y Ecológica. Universidad de Sevilla	—
Departamento de Ecología (Jaén)	—
ADENA (Madrid)	—
AEDENAT (Madrid)	X
CODA (Madrid)	—
FAT (Madrid)	—
SEO (Madrid)	X
Consejo Ibérico para la Defensa de la Naturaleza (Madrid)	—
Andalus. Federación Ecologista Andaluza Amigos de la Tierra (Sevilla)	—
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza (Málaga)	—
Grupo Lobo. Museo Nacional de Ciencias Naturales (Madrid) ..	—
Asociación Estudio y Protección de la Naturaleza (Jaén)	X
Grupo de Amigos Ecologistas de Porcuna (GAED) (Jaén)	—
Grupo Ecologista Alcaudón (Jaén)	—
Grupo Ecologista Enebro (Jaén)	—
Ayuntamiento de Santa Elena (Jaén)	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha (Toledo)	—
Gobierno Civil de Ciudad Real	—
Dirección Provincial del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en Ciudad Real	X
Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (Toledo)	—
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla-La Mancha (Toledo)	X
Dirección General del Agua y de la Calidad Ambiental. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (Toledo)	X
Diputación Provincial de Ciudad Real	—
Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural (Toledo)	X
Asociación Naturalista para la Defensa de Castilla-La Mancha (ADECAM) (Toledo)	—
Asociación Ecologista «Litra» (Ciudad Real)	—
Colectivo Ecologista Masiega (Ciudad Real)	—
Colectivo Ecologista Valle de Alcudia (CEVA) (Ciudad Real) ...	—
Colectivo Naturalista «Jabalón» (Ciudad Real)	—
Grupo Ecologista Cantueso (Ciudad Real)	—
Organización Ecologista Cabañeros (Ciudad Real)	X
Ayuntamiento de Venta de Cárdenas (Ciudad Real)	—

El resumen del contenido medioambiental significativo de las contestaciones a las consultas es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza considera insuficiente la descripción de los diferentes hábitats recogidos en la Directiva 92/43/CEE, e incluye un anexo al escrito donde informa de todos ellos (nueve, uno de ellos prioritario). También indica que es necesario matizar más las referencias a *Centaurea citricolor*, por su condición de especie prioritaria recogida en el anexo II de la citada Directiva, que también incluye, aunque sin el carácter de prioritaria, otra especie presente en la zona, *Narcissus fernandesii*.

Señala que la información sobre espacios naturales protegidos, y especies silvestres de flora y fauna carece de datos cuantitativos y otros aspectos biológicos necesarios para conocer la dinámica poblacional y su conservación frente a las acciones descritas en el proyecto.

La Dirección Provincial del Ministerio de Industria y Energía en Jaén indica que no existen sugerencias al contenido del Estudio de Impacto Ambiental.

La Junta Rectora del Parque Natural de Despeñaperros considera que la intervención que menos perturbaría el medio natural de la zona sería la modificación puntual del actual trazado, en aquellos lugares en que las condiciones de seguridad vial así lo hicieran exigible. De tener que decantarse por uno de los corredores propuestos, sería probablemente el 2 el elegido, a expensas de conocer el trazado definitivo, por ser el más humanizado. No obstante, cuestiona el estudio de una sola alternativa por corredor y propone considerar, además de la opción que supone modificaciones puntuales del actual trazado, la siguiente: construcción de un túnel, de entre 4 y 5 kilómetros, que uniera las inmediaciones del punto kilométrico 245,300 con las inmediaciones del punto kilométrico 252,000 (en las proximidades del enlace de la JC-611), para a partir de éste conectar con el trazado actual dirección Sevilla. También propone un trazado alternativo entre Santa Elena y la JC-611, que permita aprovechar el trazado actual de la N-IV, entre la JC-611 y Venta de Cárdenas.

Estima más beneficioso para el espacio natural, que las actuaciones de mejora del trazado de ambas calzadas se realicen dentro del mismo proyecto. Realiza una descripción de los aspectos medioambientales a contemplar en el Estudio de Impacto Ambiental y considera que éste debería contar con un Plan de Seguimiento y Vigilancia durante las fases de construcción y explotación. Asimismo, plantea que el Estudio de Impacto Ambiental tenga un carácter globalizador que contemple los impactos de la obra proyectada y los producidos por las actuaciones que se llevaron a cabo cuando se realizó el actual desdoblamiento.

Considera importante también mantener o mejorar la accesibilidad a la localidad de Santa Elena y a la zona de servicios conocida como «Puerta de Andalucía».

Por último manifiesta que sería conveniente que antes de estudiar en profundidad las posibles alternativas, se consensuen los trazados a utilizar entre los técnicos del Promotor, los del Departamento de Impacto Ambiental de la Delegación Provincial de Medio Ambiente, el Director-Conservador del Parque Natural de Despeñaperros y representantes de la Junta Rectora.

La Delegación Provincial de Jaén de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía manifiesta que el corredor que se considera más favorable sería aquel que englobara la totalidad del trazado existente, y en él se deberían estudiar todas las alternativas de trazado técnicamente viables entre las dos opciones más extremas. Asimismo señala la documentación que, de modo particular, debería contener el estudio que contemple estas alternativas.

La Diputación Provincial de Jaén señala que los corredores considerados afectan a la carretera JV-5021, Santa Elena-Miranda del Rey, dependiente de la Diputación Provincial de Jaén.

El Instituto Tecnológico y Geominero de España remite un informe en el que considera como enclave más conflictivo, para el paso de la infraestructura, el situado a lo largo del arroyo de Valdeazores, debido a la elevada calidad del paisaje, de la vegetación y de la fauna. Destaca como más favorable, desde el punto de vista ambiental, el corredor 4. No obstante, como éste tiene un elevado coste y presenta un gran desarrollo longitudinal, propone considerar el corredor 2 si finalmente se desecha el 4.

El informe destaca la presencia de *Centaurea citricolor* en la calzada de la carretera ya existente, y propone su recogida selectiva y traslado a otros nichos ecológicos.

Finalmente realiza una serie de sugerencias para reducir las perturbaciones sobre el territorio, en caso de ejecutarse la obra: evitar la incorporación de sólidos en suspensión al agua durante la construcción de puentes, realizar las tareas de mayor contaminación atmosférica fuera de los periodos de cría y reproducción de aves, construir pasos subterráneos para el traslado de la fauna, utilizar especies autóctonas para la revegetación, buscar una adecuada ubicación de escombreras y realizar un tratamiento adecuado de los aceites provenientes de la maquinaria.

AEDENAT solicita la anulación del proyecto. Destaca la presencia en la zona de dos especies declaradas en peligro de extinción por el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, como el águila imperial y el linco; y otras catalogadas de interés especial como el águila real, el águila culebrera, el buitre negro, el buitre leonado, el azor, el gato montés, el meloncillo y la nutria. Continúa justificando su postura en base a lo dispuesto en los artículos 26.4, 31 y 33.1 de la Ley 4/1989 de 27 de marzo, al artículo 228 del Reglamento de Montes, al artículo 26 de la Ley 2/1989 de 18 de julio, por el que se aprueba el Inventario de los Espacios Naturales

Protegidos de Andalucía y al artículo 22 de la Ley 16/1985 de 25 de Junio, del Patrimonio Histórico Español.

Concluye destacando el gran valor ecológico de la zona de estudio, con parajes incluidos en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la provincia de Jaén, la presencia de *Centaurea citricolor* (en peligro de extinción) y la afección a zonas de vegetación riparia y rupícola, además de afectar a varias vías pecuarias.

La SEO sólo considera justificable la realización de mejoras puntuales en algunos tramos en los que se haya detectado un elevado número de accidentes. No obstante, en caso de que se realice el proyecto, sólo considera aceptable el corredor 2. Destaca que el proyecto se sitúa en las inmediaciones de dos Áreas de Importancia Internacional para las Aves: la número 236 «Sierra Madrona-Sierra Morena de Jaén» y la número 237 «Aldequemada-Dañador», y que afectará al Parque Natural de Despeñaperros. Asimismo informa de la existencia de zonas consideradas como hábitat de interés comunitario según el anexo I de la Directiva 92/43/CEE.

Respecto de la fauna, indica la importancia de las aves presentes en la zona: buitre negro, águila real, águila imperial, aguililla calzada, águila-azor perdicera, búho real y cigüeña negra, todas ellas están incluidas en el Anexo I de la Directiva 79/409/CEE, encontrándose la cigüeña negra y el águila imperial catalogados en peligro de extinción y el resto como de interés especial. Están incluidas también en el libro rojo de los vertebrados de España. Hay también poblaciones de nutria, lince ibérico y lobo, especies que se encuentran recogidas en el anexo II de la Directiva 92/43/CEE, y ubicadas las dos últimas al este de Despeñaperros. Considera que estas poblaciones se verán afectadas gravemente por el efecto barrera.

Respecto de la flora, destaca la zona como área de interés botánico, donde aparecen: melojares, encinares y alcornoques, bosques de ribera, comunidades rupícolas y el endemismo *Centaurea citricolor*.

Por último, hace una serie de recomendaciones para disminuir la afección sobre el medio: ejecución de obras fuera del periodo de cría, ampliación y mejora de los actuales corredores de fauna, restauración de la cubierta vegetal con vegetación autóctona, evacuación de tierras sobrantes fuera de la zona y adaptación de los tramos de carretera abandonados al espacio circundante.

La Asociación para el Estudio y Protección de la Naturaleza, Taller de Ecología, manifiesta que todos los corredores propuestos suponen graves afecciones ambientales. Destaca la presencia en la zona de especies endémicas y protegidas de flora (*Centaurea citricolor*) y especies de fauna incluidas en el Libro Rojo (águila imperial, buitre negro, águila real, águila culebrera, lobo, lince ibérico, meloncillo y nutria). Propone realizar un estudio informativo en el tramo más peligroso de la actual carretera, situado entre los puntos kilométricos 257 al 252. Para el resto del trazado propone actuaciones puntuales sin afectar al trazado.

El Ayuntamiento de Santa Elena manifiesta la necesidad de mantener buenos accesos y una adecuada señalización de las zonas de servicios. Asimismo indica que la construcción de la autovía debe tener en cuenta los intereses del municipio, manifestando su preferencia por el corredor 2.

La Dirección Provincial del Ministerio de Fomento en Ciudad Real no realiza objeciones al contenido de la Memoria-Resumen. Considera necesario construir alguna de las alternativas propuestas, dado que las características del trazado actual de la autovía de Andalucía, en el tramo estudiado, están muy lejos de ser las recomendables para una vía de gran capacidad.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informa de la existencia sobre el río Cabezamalo del llamado Puente de Almuradiel, datado en el siglo XVIII y situado en el punto kilométrico 243 de la carretera de Andalucía. Asimismo, aporta una relación de los yacimientos arqueológicos documentados.

La Dirección General de Medio Ambiente Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha destaca como principales valores faunísticos de la zona de estudio la presencia de águila imperial ibérica (especie catalogada en peligro de extinción), águila real (incluida en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE), lince ibérico (incluido en el anexo II de la Directiva 92/43/CEE, y catalogada en peligro de extinción), lobo y nutria.

Con respecto a la vegetación, destaca la presencia de hábitats incluidos en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE asociados a los cursos de agua, tales como arbustadas, tarayares y espinares de ríos, arroyos, ramblas y lagunas; saucedas y choperas mediterráneas; y juncales mediterráneos. También están presentes hábitats que sustentan vegetación de bosque mediterráneo, incluidos también en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE, tales como alcornoques; bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*; y dehesas de encinas y alcornoques.

Considera que los corredores que mayor coste ambiental conllevan, en Castilla-La Mancha, son el 4 y el 5. De los restantes, considera que

el 3-4 es el más impacto provoca, no encontrando grandes diferencias en cuanto al coste ambiental de las alternativas 1, 2 y 3.

La Delegación Provincial de Ciudad Real de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha manifiesta que el estudio no contempla zonas muy sensibles, donde nidifica el águila imperial. Tampoco considera una zona de dispersión de individuos jóvenes de algunas aves rapaces, que se solapa con la anterior. Asimismo señala que es un territorio potencialmente apto para el campeo del lince ibérico (no se sabe si también de cría). En base a lo anterior, dentro de los corredores planteados, considera al 1 como el menos lesivo. No obstante, entiende que todas las alternativas suponen un fuerte impacto para el medio. Plantea aprovechar el corredor actual y el mayor número de tramos de la actual calzada.

Realiza las siguientes sugerencias en lo relativo al Estudio de Impacto Ambiental: hacer un inventario de zonas adecuadas para ubicar los vertederos, estudiar usos alternativos para los materiales sobrantes, establecer las instalaciones auxiliares fuera del Parque de Despeñaperros, confeccionar calendarios de voladuras para evitar la afección a la fauna, proteger el sistema hidrológico y de los ecosistemas ribereños, realizar un plan de restauración vegetal de *Centaurea citricolor* antes de iniciar los movimientos de tierra y un plan de restauración de terraplenes y desmontes.

La Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural (ACMADEN) y la Agrupación Naturalista Esparvel presentan escritos, de idéntico contenido, en los que no considera aceptables las opciones propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental, por la grave afección que ello supone sobre un enclave de gran relevancia ecológica. No consideran oportuno desestimar la remodelación de la carretera actual por los motivos expuestos en el Estudio.

La Asociación Ecologista Cabañeros propone la no ejecución del proyecto, por el destacado interés ambiental que ofrece el espacio en el que se asienta. Destaca la presencia de especies animales en peligro de extinción (lobo, lince ibérico y águila imperial), sobre las que se están haciendo importantes inversiones económicas y de recursos humanos para salvaguardar las últimas poblaciones. También señala el alto valor de la flora que será afectada por cualquiera de las soluciones que se adopten.

Considera incompatible la ejecución de este proyecto con la inclusión de este espacio dentro del Catálogo CORINE de la Unión Europea, que supondrá la inclusión de éste en la RED NATURA 2000. Finalmente estima conveniente extender la consulta a cuatro nuevas instituciones.

También se reciben los siguientes escritos de personas, instituciones y administraciones no consultadas:

Don Jesús Ruano Álvarez hace un análisis de los corredores 3, 3-4 y 4. Concluye considerando que la construcción de cualquiera de ellos constituiría un desastre ecológico de incalculables dimensiones.

La Asociación Amigos de la Tierra, cuestiona en primer lugar el beneficio social de la actuación. Considera que el corredor menos impactante es el 2, por aprovechar el actual. Como principal impacto destaca la afección a la especie vegetal denominada *Centaurea citricolor* que se encuentra en cunetas y taludes de la actual carretera. Por orden de menor a mayor impacto sitúa los corredores siguientes: 4, 3-4, 3, 1 y 5. Como alternativa de trazado propone desviar ligeramente hacia el Este los corredores 3 y 3-4 de forma que eviten el paso por los espacios naturales protegidos.

De forma conjunta el Grupo Ecologista Madre Selva y el Grupo Naturalista GLEDAS-AT, representantes de las asociaciones de defensa de la naturaleza en la Junta Rectora del Parque Natural de Despeñaperros, sólo encuentran justificable la realización de correcciones puntuales en los tramos en los que se detecte un elevado número de accidentes con pérdida de vidas humanas. Considera que, desde el punto de vista medioambiental, la actuación supone el incumplimiento de algunas normativas de protección, así como una importante afección a las poblaciones de lince o de lobo.

Sugiere la evacuación de tierras fuera del parque, proyectar un trazado que permita la ampliación de los actuales pasos de fauna y la adaptación de los tramos abandonados como pistas forestales al servicio del Parque.

Por todo ello, consideran al corredor 2 como el único posible, por ser éste por donde discurre actualmente la autovía. Propone que los nuevos tramos construidos, los conservados y los que queden fuera de servicio se incluyan en un solo proyecto que redunde en una reducción del actual impacto medioambiental en la zona.

ANEXO II

Resumen del Estudio Informativo y su Documento Complementario

El Estudio Informativo tiene por objeto analizar las distintas alternativas de trazado de una nueva calzada, en el tramo comprendido entre

Venta de Cárdenas (Ciudad Real) y Santa Elena (Jaén), de la Autovía de Andalucía, N-IV de Madrid a Sevilla, entre los puntos kilométricos 240 al 260, aproximadamente, que se corresponde con el paso de esta carretera por Sierra Morena. Con ello se pretende dejar fuera de servicio la más antigua de las dos calzadas existentes en la actualidad.

Como resultado de la fase A del Estudio Informativo se seleccionan cuatro corredores y una alternativa por cada uno de ellos, que se denominan: 1, 2, 3 y 3-4. Sobre la base de esta fase se redacta la Memoria-Resumen.

Recibidas las consultas realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental sobre la Memoria-Resumen, el promotor realiza, en la fase B del estudio, algunos ajustes de las alternativas anteriores y contempla dos nuevas, denominadas 2B y 3N.

La alternativa 1 es la más occidental de las soluciones, discurre al oeste de la N-IV y su sentido de recorrido es norte-sur. Comienza a unos 350 metros de las primeras edificaciones de Venta de Cárdenas y termina en las inmediaciones del enlace de la Aliseda. Los dos últimos kilómetros son una duplicación de la calzada actual (la de sentido sur).

La alternativa 2 discurre en sus dos primeros tercios entre las dos calzadas existentes y en el último, al oeste de ambas. Su sentido de recorrido es norte-sur. Comienza sobrepasadas las edificaciones de Venta de Cárdenas y su parte final es similar a la de la alternativa 1.

La alternativa 2B se compone de 2 tramos, cada uno de los cuales sustituye al más deficiente de la actual N-IV en ambos sentidos. El tramo norte, tiene sentido de recorrido norte-sur, comienza igual que la alternativa 2 y su final se sitúa en el actual enlace con la carretera de Aldeaquemada. El tramo sur discurre en sentido sur-norte, tiene su origen en la actual N-IV, al norte de Santa Elena, y su final se sitúa en la actual N-IV, inmediatamente después de atravesar la carretera de Aldeaquemada y el río Despeñaperros.

La alternativa 3 discurre al este de la N-IV. Su sentido de recorrido es sur-norte. Comienza al sur de Santa Elena y termina en el enlace de La Teja, al sur de Venta de Cárdenas.

La alternativa 3N pretende reducir el impacto socioeconómico de la población de Santa Elena; se trata de una variante que comienza pasado el enlace de Miranda del Rey, toma dirección este hasta alcanzar la alternativa 3 en el punto kilométrico 3,137, a partir del cual coincide con la alternativa 3.

La alternativa 3-4 es la más larga de todas, discurre más al este de la N-IV que la alternativa anterior, su sentido de recorrido es sur-norte. Comienza al sur de Santa Elena, girando rápidamente hacia el Este, para luego tomar dirección norte. El final coincide con la alternativa 3.

Como resultado del análisis multicriterio el promotor selecciona la alternativa 3.

El resultado de la Información Pública es unánime en la elección de la alternativa 2B. El promotor, considerando que no debería quedar aislado el núcleo urbano de Santa Elena y los problemas medioambientales que los productos de excavación generados por la construcción del largo túnel del tramo norte de la solución 2B generarían, propone el estudio de un nuevo corredor, denominado 2-3, que participa de los corredores 2 y 3 de las fases anteriores. Se realiza por ello un estudio complementario en el que se plantean cuatro posibles soluciones para la conexión de ambos corredores. Finalmente se decide que la más adecuada para su desarrollo en el Documento Complementario al Estudio Informativo es la denominada solución 1, denominada 2-3 en lo sucesivo. La nueva alternativa coincide, en su mayor parte, con el tramo sur de la alternativa 2B, en su parte final se desvía hacia el Este, cruza el río Despeñaperros y se interna en túnel bajo la serranía hasta alcanzar la solución común a las alternativas 3, 3N y 3-4, en las proximidades de Venta de Cárdenas. Su sentido de recorrido es sur-norte.

Todas las alternativas que empiezan o terminan al sur de Venta de Cárdenas contemplan la duplicación de la calzada a su paso por esta pedanía, para eliminar la travesía actual.

Los datos más relevantes de cada una de las alternativas propuestas son los siguientes:

Alternativa número	Longitud (m)	Número de túneles Longitud total (m)	Número de viaductos Longitud total (m)	Exceso excavación a vertedero (m ³)
1	11.423	1 3.760	6 910	1.207.035
2	11.350	4 1.310	7 1.530	1.037.467
2B	11.105	6 6.110	5 1.730	1.269.413

Alternativa número	Longitud (m)	Número de túneles Longitud total (m)	Número de viaductos Longitud total (m)	Exceso excavación a vertedero (m ³)
3	11.760	5 3.675	9 1.495	606.941
3N	11.160	5 3.675	9 1.495	1.055.664
3-4	15.184	3 3.095	6 1.525	633.220
2-3	8.259	5 4.445	7 1.810	1.028.048

El Documento Complementario realiza un nuevo análisis multicriterio que incluye todas las alternativas propuestas, resultando finalmente seleccionada la alternativa 2-3 que presenta globalmente las mayores ventajas, destacando en el análisis de sensibilidad por sus valores ambientales.

La calzada se proyecta para una velocidad de proyecto de 85 kilómetros/hora, una anchura de calzada de 7,00 metros, arcén exterior de 2,50 metros y arcén interior de 1,00 metros. La pendiente y rampa máximas son de 5,20 y 2,47 por 100, respectivamente. Se proyecta con control total de accesos.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental se ajusta al esquema metodológico establecido en el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Comienza con la descripción de las alternativas contempladas en el Estudio Informativo. Posteriormente describe la situación del medio donde se desarrolla la actuación, considerando las siguientes variables: climatología, hidrología, geología y geotécnica, vegetación, fauna, calidad atmosférica, ruido y medio social (población, socioeconomía, paisaje, espacios naturales, planeamiento, patrimonio histórico y cultural).

El proyecto supone el paso de la N-IV entre las Comunidades Autónomas de Castilla-La Mancha y Andalucía, a través de Sierra Morena, afectando a los municipios de: Almuradiel y Viso del Marqués en Ciudad Real; y los de Aldeaquemada, La Carolina, Santa Elena y Vilches, pertenecientes a Jaén.

El área de estudio afecta al Parque Natural de Despeñaperros (declarado por la Junta de Andalucía mediante la Ley 2/1989, de 18 de julio y recogido también en el Catálogo CORINE), lo que condiciona al proyecto desde el punto de vista ambiental, pues se trata de una zona de alto valor geomorfológico, paisajístico y ambiental. Todas las alternativas afectan, en mayor o menor medida, al Parque en superficie: 1 (3.900 metros), 2 (7.000 metros), 2B (3.000 metros), 3 (1.200 metros), 3N (1.900 metros), 3-4 (550 metros) y 2-3 (3.300 metros).

La vegetación se ha visto sometida a la presión del hombre lo que ha provocado una reducción sensible de la vegetación potencial de la zona (encina, alcornoque y melojo), que ha sido sustituida por repoblaciones de coníferas de rápido crecimiento y dehesas. También destacan los hábitats de interés comunitario de la Directiva 92/43/CEE, sobre todo los bosques aluviales residuales (hábitat prioritario). Destaca también el endemismo del paso de Despeñaperros, especie catalogada en peligro de extinción, *Centaurea citricolor* y recogida también en el anexo II de la Directiva 92/43/CEE, como prioritaria.

Por lo que respecta a la fauna, las especies más emblemáticas presentes en Sierra Morena son el lince ibérico (catalogada en peligro de extinción e incluida, como especie prioritaria, en el anexo II de la Directiva de Hábitats), el águila imperial ibérica (catalogada en peligro de extinción e incluida en el anexo I de la Directiva de Aves) y el lobo (la población de Sierra Morena se encuentra aislada, por lo que está incluida en el anexo II de la Directiva de Hábitats como prioritaria). Resalta la buena salud de los ríos y arroyos de la zona de estudio, donde se distribuye la nutria.

En la zona de estudio se han identificado hasta 17 yacimientos arqueológicos, destacando la zona arqueológica del Collado de los Jardines (en noviembre de 1995 la Delegación Provincial de Jaén de la Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de

Andalucía ha elaborado el expediente de inscripción específica de esta zona). También hay vías pecuarias y puentes de interés arquitectónico.

Tras esta fase de inventario ambiental, el estudio procede a la identificación, caracterización y valoración de los impactos. Se consideran impactos globales severos los generados sobre el medio hidrológico por las alternativas 1, 2 y 3-4; sobre la geología-geomorfología por las alternativas 1, 2 (afecta al punto de interés geológico de Despeñaperros) y 3-4; sobre la vegetación por las alternativas 1, 2; sobre la fauna por las alternativas 1, 2 y 3; y sobre el paisaje y los espacios naturales por las alternativas 1 y 2.

Posteriormente, en el Documento Complementario, se realiza la identificación, caracterización y valoración de los impactos de la alternativa 2-3, que no presenta impactos globales severos en ninguno de los elementos del medio considerados.

Se realiza posteriormente una propuesta de medidas correctoras, identificando más tarde los impactos residuales resultantes de cada alternativa, tras aplicar aquéllas. Del análisis de estos impactos, para cada alternativa, se concluye que la mejor alternativa desde el punto de vista ambiental, es la denominada 2-3.

El Estudio de Impacto Ambiental incluye una propuesta de programa de vigilancia ambiental y el Documento de Síntesis.

ANEXO IV

Resumen de la Información Pública del Estudio Informativo, de su Documento Complementario y del Estudio de Impacto Ambiental

Relación de alegantes:

Junta Rectora del Parque Natural de Despeñaperros.
Ayuntamiento de Santa Elena.
Don Sixto García Monsalve y otros.
Doña María del Carmen Sanjuan Álvarez-Ugena.
Diputación Provincial de Ciudad Real.

El contenido medioambiental más importante de las alegaciones presentadas es el siguiente:

La Junta Rectora del Parque Natural de Despeñaperros acuerda, en sesión extraordinaria, por unanimidad de todos los asistentes considerar que el trazado que debe seleccionar la Dirección General de Carretera es el denominado alternativa 2B, por ser el óptimo desde el punto de vista ambiental y el que mejor valorado se encuentra considerando el conjunto de las diferentes hipótesis barajadas. Cuestiona los criterios utilizados en el Estudio Informativo para la selección de la alternativa 3 y rechaza la elección de esta alternativa, pues supone el aislamiento del núcleo de Santa Elena de la influencia de la vía.

El Ayuntamiento de Santa Elena acuerda en sesión ordinaria, mantener el apoyo a la alternativa 2B presentada por la Junta Rectora del Parque Natural de Despeñaperros, por considerarla la mejor solución para el medio ambiente del Parque Natural de Despeñaperros y la mejor para el municipio, pues defiende los intereses de los industriales ya instalados en la autovía y de los que están construyendo sus negocios en la misma.

Don Sixto García Monsalve, que manifiesta actuar en representación de Promociones Turísticas Despeñaperros S.L.L., Antonio López Jiménez, Juan García Sánchez y Julia Pérez Martínez, todos ellos propietarios de terrenos y negocios en la actual vía de servicio en Santa Elena. En su alegación muestran su apoyo a la alternativa 2B del Estudio Informativo. Consideran necesario mantener la actual vía de servicio en el municipio de Santa Elena, con objeto de defender el desarrollo económico, social y urbanístico de esta población.

Doña María del Carmen Sanjuan Álvarez-Ugena, propietaria de una finca, denominada de Las Tinajuelas y Santo Domingo, destinada básicamente a fines cinegéticos, señala que de las alternativas contempladas en el Estudio Informativo la más favorable es la 2B. Basa su decisión en la mayor afectación que la alternativa 3 produce sobre los valores cinegéticos y ecológicos de su finca, así como su mayor valor de expropiación.

Alegación recibida fuera de plazo.

La Diputación Provincial de Ciudad Real de conformidad con el criterio sostenido por el Departamento Provincial de Vías y Obras e Infraestructuras, acuerda, en sesión ordinaria, informar favorablemente la alternativa denominada número 3.

Como resultado de este proceso de Información Pública, se redacta un Documento Complementario del Estudio Informativo, el cual es sometido nuevamente a Información Pública, en cumplimiento de la Resolución de 25 de junio de 1999 del Director General de Carreteras.

Relación de alegantes:

La Diputación Provincial de Ciudad Real.
La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.
La Delegación Provincial de Ciudad Real de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.
Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias.

Junta Rectora del Parque Natural de Despeñaperros.

El contenido medioambiental más importante de las alegaciones presentadas es el siguiente:

La Diputación Provincial de Ciudad Real acuerda, en sesión ordinaria, informar favorablemente la alternativa denominada 2-3 del Estudio Informativo, pues considera que esta solución mejora determinados aspectos de anteriores soluciones y minora el impacto medioambiental.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir informa que el estudio hidráulico e hidrológico del proyecto deberá ajustarse al vigente Plan Hidrológico de la Cuenca del Guadalquivir. Posteriormente realiza algunas consideraciones a tener en cuenta en las obras a ejecutar.

Finaliza el informe, calificándolo de favorable, condicionado a que se tengan en cuenta las consideraciones expuestas en el mismo; a que se recalculen las obras de paso de los cauces públicos para desaguar la avenida de 500 años de periodo de retorno; y a que se presente el proyecto definitivo de construcción para autorizar y condicionar la ejecución de las obras y la explotación de la vía en asuntos relativos a los cauces públicos.

La Delegación Provincial de Ciudad Real de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, destaca la escasa afectación que la nueva alternativa propuesta tiene sobre la provincia de Ciudad Real. No obstante, dado que la solución propuesta, a su paso por esta provincia, discurre a cielo abierto, realiza, para minimizar el impacto que la obra provocará, las siguientes sugerencias: buscar usos alternativos a los productos de excavación distintos del transporte a vertedero, situar las instalaciones auxiliares fuera de las zonas sensibles, fijar un calendario de voladuras que evite la afectación a la fauna en época de cría, proteger el sistema hidrológico, respetar los corredores de fauna y controlar minuciosamente el plan de restauración de la especie *Centaurea citricolor*. También propone el estudio de la posible afectación a otros endemismos vegetales como *Coincya longrostra* y *Sideritis lacaitae* (catalogadas de interés especial en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha).

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias informa que la línea ferroviaria Madrid-Alcázar de San Juan-Sevilla, en su tramo Venta de Cárdenas-Santa Elena, queda interceptada por la solución propuesta en las proximidades del enlace de Aldeaquemada y de Venta de Cárdenas. Indica que los cruces deberán proyectarse para doble vía electrificada. Asimismo, señala que se consulte con RENFE las dimensiones mínimas de los cruces que deberá incluir el proyecto y las condiciones de ejecución de la obra, para compatibilizarlas con la explotación del ferrocarril.

Alegación recibida fuera de plazo.

La Junta Rectora del Parque Natural de Despeñaperros acuerda, en sesión ordinaria, informar favorablemente la alternativa 2-3 del Documento Complementario. Solicitan que para estudiar la permeabilidad de la fauna se realice una reunión entre técnicos de la Dirección General de Carreteras, Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente de Jaén y Junta Rectora del Parque Natural de Despeñaperros.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

6143

ORDEN de 5 de marzo de 2001 por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 2001 por el que, conforme a lo dispuesto en la letra a) del apartado 1 del artículo 17 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, se decide no oponerse a la operación de concentración económica consistente en el proyecto de adquisición por parte de «Compañía Roca Radiadores, Sociedad Anónima», de la totalidad de las acciones de Keramik Holding Ag Laufen.

En cumplimiento del artículo 15 del Real Decreto 1080/1992, de 11 de septiembre, por el que se aprueba el procedimiento a seguir por los órganos de Defensa de la Competencia en concentraciones económicas, se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de