MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

4864 *RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2004, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Proyecto de actuaciones de mejora en el eje ferroviario Madrid-Cartagena, tramo Minateda-Cieza, variante de Camarillas», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Proyecto de actuaciones de mejora en el eje ferroviario Madrid-Cartagena. Tramo Minateda-Cieza. Variante de Camarillas» de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, se encuentra comprendido en el apartado b del grupo 6 (proyectos de infraestructuras) del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 16 de marzo de 1999, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo de «Actuaciones de mejora en el eje ferroviario Madrid-Cartagena. Tramo Albacete-Murcia-Cartagena» del que la Variante de Camarillas es un subtramo, 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 las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 19 de julio de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Ferrocarriles 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 Ferrocarriles sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» n.º 260 de fecha 30 de octubre de 1999.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 25 de junio de 2001, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

La Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 24 de febrero de 2004, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del «Proyecto de actuaciones de mejora en el eje ferroviario Madrid-Cartagena. Tramo Minateda-Cieza. Variante de Camarillas».

Declaración de impacto ambiental

La presente declaración de impacto ambiental engloba las actuaciones de mejora previstas en el eje ferroviario Madrid-Cartagena, y en concreto, en el tramo Minateda-Cieza (aproximadamente entre los puntos kilométricos 360- 410 de la actual línea ferroviaria Chinchilla-Cartagena) con el objeto de aumentar la velocidad de circulación. Debido al acusado arco que describe la traza en este tramo, compuesto por sucesiones de alineaciones curvilíneas de reducido radio, no es posible acometer la mejora del trazado actual y la reducción de los tiempos de viaje; implica necesariamente la definición de una nueva variante de trazado de la actual línea ferroviaria.

El estudio informativo considera tres posibles alternativas de variante HC2, HC3 y HC4 entre los puntos kilométricos aproximados 364-410 en las cuales el trazado propuesto se aleja del embalse de Camarillas y cruza perpendicularmente la Sierra de la Cabeza del Asno en distintos puntos dependiendo de la alternativa. En el primer tramo de la actuación, únicamente se plantea la renovación de la vía actual.

El estudio de impacto ambiental concluye que tanto la alternativa HC3 como la alternativa HC4 son ambientalmente viables y descarta la alternativa HC2 por el impacto paisajístico y geomorfológico que causa sobre el glacis de la Sierra de Cabeza del Asno.

Como opción más favorable de las dos alternativas ambientalmente viables, el promotor selecciona la alternativa HC4 por proporcionar el mayor ahorro de tiempo, requerir la menor inversión y facilitar en mayor medida la explotación y el mantenimiento.

Con posterioridad al estudio informativo, el trazado de esta alternativa fue modificado con el fin de no afectar unas instalaciones ganaderas situadas a la altura del punto kilométrico 11+00 de la alternativa HC4, mediante la «Variante de HC4», e incorporar el contenido de las distintas alegaciones recibidas durante el periodo de información pública. Las diferencias se basan exclusivamente en la implantación territorial y suponen un desplazamiento transversal respecto de la HC4, cifrado, en el punto máximo, en unos 450 m, sentido sur, en el entorno de las instalaciones ganaderas.

Los principales condicionantes ambientales de la alternativa propuesta son sus afecciones directas al Saladar de Agramón, que es cruzado longitudinalmente, y al Pitón Volcánico de Cancarix, por cuyo ámbito administrativo de protección discurre en un tramo de 200 m. El saladar de Agramón está propuesto como Lugar de Interés Comunitario por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha de acuerdo con la Directiva 92/43/CEE («Saladares de Cordovilla y Agramón» LIC ES4210011) por tratarse de un humedal salino continental de gran importancia ecológica, tanto botánica como ornitológica y el Pitón de Cancarix está declarado Monumento Natural por la Junta de Comunidades de Castilla- La Mancha mediante Decreto 103/98 de 3 de noviembre. En virtud del artículo 4 (letra b) de este decreto de declaración, la construcción de cualquier vía de comunicación está considerada como una actividad prohibida.

Con el fin de minimizar la afección a estos espacios protegidos y al resto de los factores ambientales afectados y, además, hacer compatible la actuación con las restricciones existentes en el Pitón Volcánico de Cancarix, en el proyecto de construcción que desarrolle el presente estudio informativo y en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y en el informe de alegaciones, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se cumplirán las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto.

La alternativa seleccionada deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

Con el fin de hacer compatible la actuación con las restricciones existentes en el Pitón Volcánico de Cancarix, la variante se iniciará una vez pasado el Saladar de Agramón y el Pitón Volcánico de Cancarix, aproximadamente a la altura del primer paso a nivel existente más allá del apeadero de Agramón, y posteriormente conectará con la alternativa propuesta en el estudio informativo «Variante de HC4». En el punto de inicio del proyecto y hasta que se inicie la variante, se llevarán a cabo actuaciones de mejora de la vía y la supresión de pasos a nivel.

Se ajustará la traza con el fin de minimizar la afección sobre recursos naturales, saladares, zonas con vegetación de interés, terrenos agrícolas y montes de utilidad pública. Este ajuste se hará seleccionando, de modo justificado, la solución que permita conseguir la mejor adaptación ambiental sin menoscabar la seguridad de los taludes o cualquier otro requisito técnico. Este ajuste se podrá llevar a cabo en planta o en su perfil longitudinal. En el caso de los terrenos agrícolas se procurará que no queden parcelas demasiado pequeñas que no permitan ser utilizadas como campo de cultivo.

Con el fin de minimizar la afección por ruidos y vibraciones, se estudiará la posibilidad de encajar con mayor detalle la traza, tanto en planta como en alzado, en las proximidades de viviendas próximas a la traza, como pueden ser la «Casa del Pájaro» (punto kilométrico aproximado 8+000) o la Casa Ribero (punto kilométrico aproximado 16+000) y en el entorno de la explotación ganadera porcina existente en las proximidades del punto kilométrico 11+000.

Se estudiará la viabilidad de que los tramos de vía actual que queden sin servicio, sean destinados a uso público como camino natural, previa desafectación y desmantelamiento.

2. Protección y Conservación de los suelos.

2.1 Delimitación del perímetro de obra.

Antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a los recursos naturales y culturales de interés. 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.

El jalonamiento también se llevará a cabo en el entorno de las formaciones boscosas y terrenos de cultivo.

2.2 Reutilización de tierra vegetal.

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. Se hará un balance de la tierra vegetal sobrante y su posibilidad de ser utilizada en labores agrícolas.

Los suelos fértiles obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 1,5 metros, con objeto de 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 incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico si el periodo de acopio superase los tres meses. En el proyecto constructivo se definirán las áreas destinadas al acopio de tierra vegetal, las condiciones de mantenimiento y conservación hasta su reutilización, el plan de gestión de tierras, las zonas de restauración previstas y la programación de las actuaciones.

2.3 Definición de áreas de exclusión y restricción para la ubicación de vertederos e instalaciones auxiliares.

Se estudiará la posibilidad de reutilizar los excedentes de obra en el propio proyecto constructivo o en otras obras cercanas y de no ser esto posible, se destinarán preferentemente a vertedero autorizado. En el caso de que fuera necesaria la creación de nuevos vertederos, el emplazamiento final se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento, en función de las zonas de exclusión.

Por todo ello, el proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión a escala no inferior a 1:5000 que servirá también para poder ubicar los caminos de obra e instalaciones auxiliares, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, suelo no urbanizable de protección ecológico-forestal, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, montes de utilidad pública, vías pecuarias, espacios naturales protegidos y zonas de elevado valor ecológico y paisajístico como pudieran ser los saladares. Asimismo, se considerarán como áreas de exclusión distancias inferiores a 300 m respecto a núcleos de población con el fin de evitar molestias por ruido y polvo durante las obras.

El proyecto de construcción incluirá en sus documentos planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de los vertederos e instalaciones auxiliares. Asimismo, el proyecto de construcción incluirá en sus documentos contractuales las unidades de obra destinadas a la recuperación del entorno en la zona de vertederos e instalaciones auxiliares.

2.4 Procedencia de préstamos.

Los préstamos procederán preferentemente de explotación activa y en caso contrario, la selección de la localización de préstamos se hará teniendo en cuenta los mismos criterios de exclusión que los anteriormente mencionados para la ubicación de instalaciones auxiliares y vertederos. La extracción de préstamos contará con las correspondientes autorizaciones de los órganos autonómicos competentes.

2.5 Viario de obra.

Al igual que para las condiciones 2.3 y 2.4, el viario de obra debe transcurrir fuera de los ya mencionados recursos de interés. En caso ineludible y previa justificación, deberá incluirse la recuperación del entorno afectado tal y como se especifica en la condición 11. Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera durante la fase de obra, se establecerán as siguientes medidas:

Dado el actual estado de deterioro de algunos de los cauces próximos a la traza y, siguiendo las recomendaciones propuestas por la Confederación Hidrográfica del Segura, se procederá a la limpieza y retirada de los residuos que pudieran producir riesgos de obstrucción.

Se llevará a cabo un estudio específico en el que se estudiarán detenidamente las soluciones propuestas para el drenaje con el fin de que sean suficientes para abordar avenidas de agua y evitar que la infraestructura se comporte como barrera. Tanto en el diseño de puentes y viaductos, como en la consolidación de terraplenes y desmontes, se considerarán, en su caso, los caudales de cálculo proporcionados por la Confederación Hidrográfica del Segura y, en general, se tendrá en cuenta un periodo de retorno de 500 años.

Se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje. Para evitar la alteración de la red de drenaje actual, así como para mantener la necesaria seguridad ante avenidas y posibles inundaciones, los cauces interceptados tendrán cada uno un drenaje transversal propio, desechándose la concentración de las escorrentías de diferentes cuencas parciales en un único punto de drenaje.

El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, preservando así la zona de servidumbre establecida en el Texto Refundido de la Ley de Aguas, Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio. Siempre que sea técnicamente posible, las pilas de los viaductos quedarán fuera del cauce.

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de las excavaciones de los estribos de las obras de paso y de los túneles, se derivarán y se someterán a sistemas de desbaste y decantación de sólidos. Estas aguas podrán ser vertidas a los cursos de agua y barrancos, si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos, y requerirán autorización de la correspondiente confederación hidrográfica. Si el agua procedente del sistema de desbaste y decantación no cumpliera esos requisitos, deberá recibir otros tratamientos de depuración y filtrado.

El programa de vigilancia ambiental incluirá un plan de seguimiento de estas aguas y establecerá la periodicidad de las medidas de inspección en el parque de maquinaria para poder controlar posibles vertidos y fugas accidentales.

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

Con el objeto de evitar el arrastre de tierras, se instalarán barreras de retención de sedimentos, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos en todos los tramos donde el trazado discurra próximo a los siguientes cursos de agua (Barranco de Santo Domingo, Rambla del Saltador, Rambla del Venado, Rambla de Agua Amarga, Arroyo las Yeguas y Rambla del Judío). Se garantizará que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger y se procederá a su retirada una vez finalizada su función.

Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la correspondiente confederación hidrográfica. Los citados pasos debe-

rán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

Se llevará a cabo un estudio hidrogeológico sobre la permeabilidad y vulnerabilidad de los acuíferos existentes entre ellos el de Tobarra, Minateda y Sinclinal de Calasparra, al objeto de poder identificar las afecciones del proyecto a dichos acuíferos así como a los posibles pozos y manantiales existentes y diseñar las soluciones técnicas que eviten cualquier afección y garanticen la reposición actual de los pozos afectados. Se diseñarán y ejecutarán las obras necesarias para que las aguas de lluvia no sean desviadas de su actual paso por las zonas de recarga de los acuíferos Este estudio también servirá de información básica para definir las zonas de recarga, que serán excluidas a efectos de localización de instalaciones auxiliares y posibles vertederos temporales o permanentes.

4. Protección de los espacios naturales protegidos.

Con el objeto de minimizar la afección al Saladar de Agramón y al Pitón Volcánico de Cancarix, el trazado se ajustará a lo recogido en la condición 1 de la presente declaración de impacto ambiental. En el tramo que discurre próximo a estos espacios se llevarán a cabo actuaciones de mejora de la vía y la supresión de pasos a nivel, el desarrollo de las obras se realizará de forma que se inicien desde el exterior de estos espacios, utilizando como caminos de accesos las zonas jalonadas en las que se situará la plataforma del ferrocarril. Las instalaciones auxiliares se situarán fuera de estos espacios.

5. Protección de la vegetación.

De acuerdo a lo indicado en la condición 1 de esta declaración, como criterio general, en el proyecto de construcción se adoptarán soluciones que minimicen la ocupación del suelo y de la vegetación, en especial los saladares, vegetación de ramblas, arbustedas termomediterráneas hellinenses, tomillares yesíferos y pinares.

De acuerdo con la Ley 9/1999 de Conservación de la Naturaleza de la Junta de Comunidades de Castilla La-Mancha, no está permitida la destrucción de ejemplares ni del hábitat de la especie de flora Ephedra fragilis por estar incluida en el Catálogo de Especies Amenazadas en la categoría de «interés especial» (Decreto 33/98 de creación del Catálogo Regional). Se efectuará un inventario florístico de la zona afectada por las obras con el objeto de detectar la presencia de esta especie.

En el caso de que el proyecto pudiera afectar a esta especie o alterar o destruir significativamente las arbustedas termomediterráneas hellinenses, las estepas yesosas, la vegetación de cualquier tipo de saladar o las galerías fluviales arbóreas o arbustivas, se consultará a la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha ya que, al estar considerados como «hábitats de protección especial», su alteración o destrucción significativa queda sometida a autorización (Anejo 1 y Título V de la Ley 9/1999 de Conservación de la Naturaleza).

En los cruces de ríos, ramblas y barrancos el método constructivo estará condicionado por la preservación de la vegetación de ramblas. Las pilas y los estribos de las obras de paso se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera para garantizar así la mínima afección.

Cuando el trazado afecte a agrupaciones arbóreas se procurará:

Minimizar la ocupación.
Derribar el menor número de árboles posibles.

Asimismo, los ejemplares arbóreos de mayor interés deberán ser protegidos mediante jalones, vallados y recubrimiento del tronco, para evitar daños al tronco, a las ramas y al sistema radicular, por el movimiento de la maquinaria de obra.

Debido al posible riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las 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 especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

6. Protección de la fauna.

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

Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas y se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna. Las salidas de los drenajes se protegerán contra la erosión mediante solera.

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

Los viaductos dispondrán de pantallas opacas de 2 m de altura en toda su longitud y en ambos márgenes para evitar la colisión de aves.

Durante la realización de los trabajos de voladuras, se llevará cabo un trabajo de campo, por técnico cualificado, para identificar la presencia de especies significativas que pudieran verse afectadas y para valorar la posible afección que estos trabajos pudieran ocasionar sobre la explotación ganadera porcina ubicada en las proximidades del punto kilométrico 11+000. En el caso de considerar significativa la afección a la explotación ganadera, teniendo en cuenta la gran sensibilidad que presenta el ganado porcino al ruido y a las vibraciones, se planteará la posibilidad de restringir la utilización de explosivos al aire libre. En cualquier caso, su uso estará restringido durante el periodo de celo y reproducción de la avifauna existente en la zona de estudio (febrero-agosto, tal y como se recoge en el estudio de impacto ambiental). Esta restricción se aplicará también a las operaciones con explosivos que, aun realizándose en el interior de los túneles, tengan lugar a una distancia igual o inferior a 50 m de alguna de sus bocas.

7. Protección atmosférica.

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre la zona urbana de Cieza y sobre las edificaciones dispersas existentes cercanas a la traza, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos a los caminos de acceso a obra y a zonas de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria, cercanos a estos puntos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados. Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

8. Protección contra el ruido y las vibraciones.

Durante la fase de ejecución de las obras y con el fin de minimizar el incremento de los niveles sonoros producidos por la maquinaria utilizada, se prescribirá un correcto mantenimiento de la misma que permita el cumplimiento de la legislación vigente en materia de emisión de ruidos en maquinaria de obras públicas.

En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar así como la planificación de los movimientos de maquinaria y voladuras que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población y, tal y como se ha indicado en el punto 6, a las instalaciones ganaderas y la avifauna de la zona.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de Cieza, pudiéndose variar estos horarios, sin perjuicio de lo que establezca, en su caso, la ordenanza municipal al respecto.

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación en las áreas con calificación de suelo urbano y urbanizable y que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Además, el estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas protectoras para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de las medidas protectoras considerará su adecuación estética e integración paisajística, usando diseño de formas, material, texturas y colores integradores.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia del citado estudio acústico a los departamentos de ordenación territorial de las correspondientes comunidades autónomas afectadas y a los ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos y se diseñen las medidas pertinentes de protección.

Además de las medidas de reducción acústicas necesarias que se deriven del citado estudio, se colocarán pantallas acústicas en las proximidades de la instalación ganadera porcina situada a la altura del punto kilométrico 11+000.

El nivel de ruido recibido por los receptores y usos del suelo afectados, de acuerdo con la normativa autonómica, no superará los siguientes límites:

Usos del suelo	Valores límite de inmisión Leq en dB(A)	
	Día	Noche
Sanitario, docente, cultural, espacios naturales protegidos, parques públicos y jardines locales	60	50
Viviendas, residencias temporales (hoteles, etc.), áreas recreativas y deportivas no masivas	65	55
Oficinas, locales y centros comerciales, restaurantes, bares y similares, áreas deportivas de asistencia masiva	70	60
Industria, estaciones de viajeros	75	65

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en las edificaciones próximas a la traza a una distancia inferior a 250 m.

Los niveles de vibración en el interior de las edificaciones, medidos en sus elementos sólidos, no deberán superar los valores del índice de percepción vibratoria K expuestos a continuación:

Uso	Día (7-23 h)	Noche (23-7 h)
Residencia	2	1,4
Oficinas	4	4
Comercial	8	8
Sanitario	1	1

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

Con objeto de verificar el modelo acústico y el estudio de vibraciones aplicados por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a límites establecidos en esta condición.

9. Medidas de protección del patrimonio cultural.

En coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla La-Mancha y de la Consejería de Cultura y Educación de la Región de Murcia, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto básico y de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio cultural. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con las citadas consejerías, en el que se considerarán las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de prospecciones arqueológicas complementarias.

El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias contempladas en el estudio informativo, afectadas por cruce u ocupación:

Cordel de la Mancha y Archeneros.
Cordel de Calasparra.
Vereda de la Loma.
Vereda de los Charcos.

Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones de los organismos competentes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y del Gobierno de Murcia, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios. En cualquier caso, se restituirá manteniendo toda la anchura de la vía actual.

10. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, será señalizado adecuadamente.

La reposición de cualquier tipo de infraestructura que sea afectada (camino rural, conducción de agua, canalizaciones de gas, otras infraestructuras energéticas, etc.) se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición. En la fase de proyecto, se llevará a cabo un estudio detenido para poder dar continuidad a todos los servicios afectados.

En la sustitución de los pasos a nivel se procurará minimizar la afección a los terrenos de cultivo que pudieran verse afectados (especialmente en el último paso a nivel antes de llegar a la estación de Cieza) y se procederá a la reposición de todos los caminos interceptados.

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

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

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. Se recomienda un diseño de taludes tendido (pendiente 3H:2V) siempre que sea técnicamente viable y de acuerdo con los condicionante geotécnicos, 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.

Para disminuir el impacto paisajístico, en las bocas de los túneles donde los taludes del frente sean del orden de los 15 m de altura, se dispondrán, siempre que sea viable, falsos túneles sobre los cuales se procederá a efectuar un relleno que permita restablecer unas condiciones de morfología del terreno similares a las preexistentes.

Los tratamientos de revegetación se diferenciarán en función de la cobertura vegetal y usos del suelo existentes en el entorno, de la existencia de zonas con humedad edáfica y freática, de la meteorización de la roca y profundidad del suelo, de la inclinación de los taludes y su visualización desde núcleos de población u otras infraestructuras y del riesgo de erosión.

Para la revegetación de los taludes se emplearán preferentemente especies o subespecies de flora silvestre que tengan el carácter de autóctonas para la zonas, adaptadas a las condiciones climáticas y al suelo donde van a ser implantadas y con capacidad para cubrir con rapidez el suelo.

Los vertederos se tratarán buscando fundamentalmente la recuperación de usos del suelo y de la cobertura vegetal, de modo que se empleará fundamentalmente siembra, hidrosiembra y especies arbóreas de carácter forestal (1-2 savias), salvo que por su visualización sea necesario crear una pantalla arbórea que los camufle en el entorno.

Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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

12. Seguimiento y vigilancia.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para llevar a cabo el seguimiento y control de los impactos; la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y proponer nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas.

El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación y desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

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

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

Las contratas ejecutoras de los proyectos entregarán antes del inicio de las obras un Plan de Aseguramiento de la Calidad propio de la contrata, el cual será revisado por la Dirección General de Ferrocarriles como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Cada contratista nombrará un Responsable del Aseguramiento de la Calidad y cada asistencia técnica nombrará un Responsable de Medio Ambiente que serán los encargados de proporcionar al promotor toda la información sobre las medidas adoptadas durante la ejecución de las obras.

Complementariamente, la Dirección General de Ferrocarriles dispondrá de una dirección ambiental (Director Ambiental) de obra que desarrollará una labor de control y seguimiento global de todos los proyectos sometidos a la declaración, y que sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y, en su caso, compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración.

El Plan de Aseguramiento de la Calidad Ambiental será un documento específico para la ejecución de la obra, donde se incluirán todas las medidas a aplicar para evitar impactos derivados de la gestión de las obras, diferente del manual de procedimientos que disponga la empresa constructora en virtud de su certificación ambiental.

El Programa de Vigilancia Ambiental deberá ser aprobado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental e incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras.

Escrito del Director Ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Plan de Seguimiento y Control Ambiental para la fase de obras con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

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

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y, en su caso, compensatorias de la fase de obras que se están llevando a cabo, tanto de las recogidas en el estudio de impacto ambiental como de las recogidas en el condicionado de la presente declaración.

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

Medidas preventivas, correctoras y, en su caso, compensatorias, realmente ejecutadas, tanto de las recogidas en el estudio de impacto ambiental como de las exigidas en el condicionado de la presente declaración.

Plan de Seguimiento y Control Ambiental para la fase de explotación.

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

Materiales y técnicas de revegetación. Recuperación de la cubierta vegetal, control de procesos erosivos e integración paisajística.

Eficacia del modelo acústico y vibratorio para lo cual el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas zonas urbanas o urbanizables en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los niveles establecidos en esta declaración.

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

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles.

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

12. Documentación adicional.

La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Planos en planta y alzado en los que se refleje la adaptación ambiental del trazado a que se refiere la condición 1.

Estudio específico en el que se valoren las distintas alternativas de ubicación de los nuevos vertederos al que se refiere la condición 2.

Planos en los que se recoja la delimitación del perímetro de obra, localización de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, zonas de exclusión y restricción para la ubicación de vertederos, localización de préstamos y áreas destinadas al acopio de tierra vegetal.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y estudio hidrogeológico sobre la permeabilidad y vulnerabilidad de los acuíferos existentes así como a los posibles pozos y manantiales tal y como se recoge en la condición 3.

Inventario florístico de la zona afectada por las obras de acuerdo con la condición 5.

Estudio de previsión de ruido y vibraciones y proyecto de medidas de protección a que se refiere la condición 8.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de seguimiento y de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado tal y como se recoge en la condición 9.

Medidas a tomar para poder dar continuidad a todos los servicios afectados, condición 10.

Proyecto de protección contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que recoja lo previsto en la condición 11.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras.

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

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

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa propuesta en la presente DIA, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
Informe del Departamento de Medio Ambiente de las correspondientes consejerías autonómicas.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de acuerdo con el artículo 1.2 de la Ley 6/2001 de 8 de mayo de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, decidirá si esta modificación ha de ser sometida al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Esta decisión, que debe

ser motivada y pública se ajustará a los criterios establecidos en el anexo III de la citada disposición.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 24 de febrero de 2004.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Organismos consultados	Respuestas Recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	–
Confederación Hidrográfica del Segura	X
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Delegación del Gobierno en la Región de Murcia	–
Delegación del Gobierno en Comunidad Autónoma de Castilla- La Mancha	–
Agencia Regional de Medio Ambiente y Naturaleza (Murcia).	–
Dirección General de Cultura. Consejería de Cultura y Educación de la Región de Murcia	X
Dirección General de Protección Civil y Ambiental. Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Agua de la Región de Murcia	X
Presidencia del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia.	–
Dirección General de Cultura. Consejería de Cultura de la Junta de Castilla-La Mancha	–
Dirección General de Medio Ambiente Natural. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de CastillaLa Mancha	X
Delegación Provincial en Albacete. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	–
Instituto de Estudios Albacetenses	–
Instituto Tecnológico Geominero de España	–
Centro de Edafología y Biología del Segura. CSIC	–
Cátedra de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Murcia	–
Cátedra de Geología Física. Facultad de Ciencias. Universidad de Murcia	–
Departamento de Ecología e Hidrología. Universidad de Murcia	–
Departamento de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Murcia	–
Departamento de Química Agrícola, Geología y Edafología. Facultad de Química. Universidad de Murcia	–
Facultad de Humanidades. Universidad de Castilla-La Mancha	X
Facultad de Biología. Universidad de Castilla-La Mancha.	–
Facultad de Ciencias Ambientales. Universidad de Castilla-La Mancha	–
Facultad de Química. Universidad de Castilla-La Mancha.	–
ADENA	–
AEDENAT	–
CODA	–
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG)	–
SEO	–
Sociedad de Conservación Vertebrados (SCV)	–
Asociación de Naturalista del Sureste (ANSE)	–
Asociación Columbares-Cordillera Sur	–
Grupo Ecologista Acción Verde	–
Grupo Naturalista Cigarraleros	–
Grupo Naturalista del Mar Menor	–
HABITAT	–
Acción Ecologista «Cerro del Águila»	–
ADENA/FAFAS/FORESTAL	–
Naturalistas del Campo	–
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	X
Centro de Estudios Rurales de la Región de Murcia (CER-RM)	–
Colegio Oficial de Biólogos	–
Ayuntamiento de Albacete	X
Ayuntamiento de Chinchilla (Albacete)	–
Ayuntamiento de Tobarra (Albacete)	–
Ayuntamiento de Hellín (Albacete)	X
Ayuntamiento de Calasparra (Murcia)	X
Ayuntamiento de Cieza (Murcia)	X
Ayuntamiento de Abarán (Murcia)	–
Ayuntamiento de Blanca (Murcia)	–
Ayuntamiento de Ulea (Murcia)	–
Ayuntamiento de Molina de Segura (Murcia)	X
Ayuntamiento de Lorqui (Murcia)	–
Ayuntamiento de Alguazas (Murcia)	X
Ayuntamiento de las Torres de Cotillas (Murcia)	–
Ayuntamiento de Murcia	X
Ayuntamiento de Alcantarilla (Murcia)	X
Ayuntamiento de Torre Pacheco (Murcia)	–
Ayuntamiento de Cartagena (Murcia)	X

Síntesis del contenido de las respuestas recibidas de las consultas previas.

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

La Confederación Hidrográfica del Segura informa que las obras derivadas del proyecto, pueden incidir negativamente en las aguas continentales de la cuenca del Segura. En lo referente a las aguas superficiales, indica la posible afección tanto a los ríos Segura, Mula y Sangonera como a diversos arroyos, ramblas y rambladizos de menor orden. De igual manera, comenta la posible afección al Embalse de Camarillas y a diversos acuíferos existentes en la zona, entre los que podemos citar los de Tobarra, Minateda, Sinclinal de Calasparra, Vegas del Segura y Campo de Cartagena. Comenta que en el estudio de impacto ambiental, se deberá recoger la necesidad de evitar tanto la afección a la funcionalidad hidráulica de los cauces y de sus zonas de policía, como el vertido, depósito o arrastre de aguas residuales y residuos sin un previo y adecuado tratamiento depurador, para que no se vean afectadas las aguas continentales. Menciona la necesidad de contar con la autorización de este Organismo, para la ejecución de cualquier obra que afecte al Dominio Público Hidráulico.

La Confederación Hidrográfica del Júcar informa que cualquier actuación que afecte al Dominio Público Hidráulico o a su zona de policía, deberá contar con la previa autorización de esta Confederación Hidrográfica.

La Dirección General de Cultura. Consejería de Cultura y Educación de la Región de Murcia puntualiza que la actual Carta Arqueológica Regional no es fruto de una prospección sistemática del territorio y por ello, insiste en la necesidad de efectuar prospecciones arqueológicas sistemáticas sobre la totalidad del área afectada por el proyecto. Los resultados de dicha prospección, así como las medidas correctoras que pudiesen derivarse de la misma, se deberán incorporar al estudio de impacto ambiental del proyecto. De igual manera, comunica que en la documentación ambiental recibida, no se incluyen los siguientes Bienes de Interés Cultural que pudieran verse afectados por la ejecución de las obras: Cueva del Puerto (Calasparra); Torre de los Moros (Alguazas); Iglesia y Monasterio de los Jerónimos (Guadalupe-Murcia); castillo de Tabala (Cabezo del Castellar) y los Molinos de viento del Campo de Cartagena (Cartagena, Torre Pacheco y Murcia), adjuntando además diversa documentación sobre estos Bienes de Interés Cultural.

La Dirección General de Protección Civil y Ambiental. Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Agua de la Región de Murcia comenta la necesidad de contemplar en el estudio de impacto ambiental, al menos los siguientes aspectos:

Superficie ocupada por la explanación-excavación de la traza de la vía, para cada una de las alternativas presentadas, diferenciando según el tipo de edificación y el tipo de suelo a ocupar.

Impactos sobre el paisaje, con información sobre integración paisajística de la traza; puentes, estructuras y túneles; terraplenes y su altura; desmontes; ubicación y características de zonas de préstamo, canteras y vertederos de tierra o materiales no aprovechables.

Interacción con la red de drenaje y acequias, donde se deberá evitar en todo momento posibles desbordamientos de cauces, las interferencias con ramblas y las inundaciones en zonas aledañas a los terraplenes.

Impacto acústico y sobre la calidad del aire, con estimación del grado de molestia sobre la población que pudiera verse afectada y diseño de las obras de protección fónica que sean necesarias.

Efecto barrera que producirá la vía en cuestión sobre la zona afectada, se estudiará el tráfico que soportan los caminos interceptados, planteando las obras de reposición de los mismos.

Impactos causados durante la construcción de las obras, derivados de la canalización provisional del tráfico, de la circulación de camiones y maquinaria pesada y de la ubicación de instalaciones auxiliares.

Impacto sobre el Patrimonio Histórico-Artístico que causará la obra, para ello se deberá estudiar la incidencia de ésta sobre yacimientos arqueológicos, bienes de interés cultural y geológico, vías pecuarias, espacios naturales protegidos, áreas de sensibilidad ecológicas y se propondrán soluciones al impacto generado.

Descripción tanto de las medidas correctoras adecuadas tendentes a atenuar o suprimir los efectos ambientales negativos de la obra, como del plan de vigilancia y control que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras, contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental.

La Dirección General de Medio Ambiente Natural. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha remite informe emitiendo sugerencias ambientales al proyecto, comunicando que en el estudio de impacto ambiental se deberían considerar los siguientes aspectos ambientales:

Dentro del área Hellín-Cieza, la alternativa HC-4 afecta claramente al Pitón volcánico de Cancarix, declarado Monumento Natural por el Decreto 103/98, no se puede precisar con la información actual si las tres restantes alternativas producirían similar afección.

En las proximidades de la actual línea de tren, existen las siguientes áreas propuestas por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha para su inclusión en la Lista Nacional de Lugares de Importancia Comunitaria, según la Directiva 92/43/CEE de Hábitats: ES 4210009. Lagunas de Alboraj; ES4210010. Sierra de Abenuj; ES4210011. Saladares de Cordovilla y Agramón; ES4210013. Sierra Seca y Sierra Donceles. Para las zonas húmedas del saladar de Cordovilla y las lagunas de Alboraj, se están elaborando sus correspondientes PORN, que regulará las actuaciones que se podrán o no realizar en su interior.

En las proximidades del Embalse de Camarillas se constata la presencia de una pareja de águila perdicera (Hieraetus fasciatus), especie en peligro de extinción incluida en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha.

La alternativa ChH-8, parece afectar a una zona de yesares situados en el paraje «La Retuerta», cerca de Torre Uchea (Hellín), donde aparecen diversos endemismos ibéricos e ibérico-africanos, algunos de ellos incluidos en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha.

Las alternativas de trazado deberán tener en cuenta y respetar en lo posible los montes públicos que existen en la zona de estudio.

El cruce u ocupación, tanto por trazado como por acopio de materiales, de las vías pecuarias existentes en la zona, se deberá atener a lo dispuesto en la ley 3/1995 de Vías Pecuarias.

Debido a que el movimiento de tierras previsto parece considerable, se debe hacer referencia a la localización y restauración de escombreras y vertederos, incidiendo en que siempre se ubicarán fuera de cualquier zona protegida. Igualmente el acopio de materiales, así como el tránsito de persona y maquinarias deberá ser respetuoso con las mencionadas zonas.

La Delegación Provincial en Albacete. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha informa que las alternativas presentadas, pasan por el Saladar de Agramón, zona propuesta por la Junta de Castilla-La Mancha para su inclusión en la Lista Nacional de LICs, de acuerdo con la Directiva 92/43/CEE de Hábitats. Para minimizar el impacto que se producirá sobre la vegetación de esta zona, se considera necesario:

Mantener la actual traza del ferrocarril que discurre por el saladar, por lo que sólo sería necesaria la construcción de otra vía paralela a la ya existente.

Para recuperar el terreno ocupado por la mejora del eje ferroviario, se deberían expropiar terrenos en el saladar por una superficie equivalente al menos a la ocupada por la nueva instalación, y la misma ser cedida a la Comunidad Autónoma para proceder a recuperar en estos terrenos la comunidad de saladar destruida.

La Facultad de Humanidades. Universidad de Castilla-La Mancha muestra la necesidad de armonizar los intereses generales del Estado y los particulares de las poblaciones afectadas por esta actuación. Comunica que la alternativa seleccionada debería resolverse siempre atendiendo a la necesidad de minimizar el impacto ambiental y el mantenimiento del servicio a las poblaciones interesadas. Comenta que las modificaciones que se proponen son muy beneficiosas para la rentabilidad económica y social de la actuación proyectada, si permite por una parte reducir tiempo en los desplazamientos y por otra permite incrementar el uso de ferrocarril de cercanías a escala regional.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental informa que pone a disposición de sus asociados el estudio recibido, al objeto de que emitan a título personal las sugerencias ambientales al proyecto, que consideren oportunas.

El Ayuntamiento de Albacete emite sugerencias sobre las posibles afecciones ambientales negativas que se producirían, durante el desarrollo de las diferentes alternativas del proyecto que discurren por el ámbito territorial de su término municipal. Considera necesario que el estudio de impacto ambiental incluya estudios más detallados sobre las afecciones que sufrirían con el desarrollo del proyecto parámetros ambientales tales como: aire, suelo, vegetación, hidrología, fauna (especialmente avifauna), uso del territorio y los factores socioculturales de la zona de actuación.

El Ayuntamiento de Hellín (Albacete) emite dos informes con sugerencias ambientales, uno proviene de la Concejalía de Medio Ambiente y Sanidad y otro del Área de Patrimonio Histórico.

En el primero de ellos, se comenta que la alternativa ChH-10 debería descartarse por que atraviesa los Saladares de Cordovilla, que están declarados LIC. Se propone de igual modo, la alternativa ChH-7, como la más viable por ser respetuosa tanto con factores ambientales como con los sociales. Asimismo, plantea que se descarten la alternativa HC-1 por discurrir colindante con el Pantano de Camarillas, de gran valor ambiental, paisajístico y turístico. También proponen descartar la alternativa HC-4 por alejarse mucho del apeadero de Agramón y por afectar al Pitón Volcánico de Cancarix declarado como Monumento Natural. Propone como mejor opción la alternativa HC-3 por su menor afección medioambiental.

En el segundo de los informes remitidos, menciona que además de los elementos del patrimonio histórico mencionados en la documentación ambiental recibida, existen otros lugares que se podrían ver afectados y que no se mencionan. Asimismo, se obvian lugares, que aun no estando directamente afectados por las obras si tienen un amplia área de influencia como es el caso del Tolmo de Minateda (sede del Parque Arqueológico), en este caso se recomienda el alejamiento de la vía férrea, evitando así obstáculos para acceder al Parque. Considera necesario llevar a cabo trabajos exhaustivos de campo, en el área de la sierra de Huerta hasta Cordovilla y Torre Uchea, Agramón y Embalse de Camarillas por si pudieran aparecer nuevos yacimientos. Menciona la necesidad de ampliar información sobre la no afección de determinados yacimientos con la ejecución de túneles y demás obras asociadas. En todo caso se cita la necesidad de que el estudio de campo no sólo se realice sobre el trazado de la obra principal y sus alternativas sino también sobre otras zonas asociadas de obra secundaria.

El Ayuntamiento de Calasparra (Murcia) informa que considera la alternativa más idónea, la HC -1, donde históricamente ha existido una estación que ha dado servicio a toda la comarca. Solicita, que se haga un estudio espeleológico, por la existencia en la zona de la cueva del Puerto, de gran interés natural, medio ambiental y turístico.

El Ayuntamiento de Cieza (Murcia) informa que además de afectar a suelo no urbanizable común, como se expresa en la documentación ambiental recibida, la alternativa CM-1 atraviesa también suelo no urbanizable, suelo urbanizable programado, urbanizable no programado residencial y al cementerio de la ciudad. Adjunta para una mejor comprensión del tema el PGOU de Cieza.

El Ayuntamiento de Molina de Segura (Murcia) informa sobre la necesidad de analizar más exhaustivamente los posibles impactos, que las alternativas CM-2, CM-3, CM-4 y CM-5 podrían ocasionar sobre la vegetación, la fauna, el suelo, el paisaje, el patrimonio histórico y arqueológico y sobre la población de la zona de actuación. De igual manera, comenta la necesidad de establecer las medidas correctoras necesarias para que dichos impactos puedan ser paliados de la mejor manera posible.

El Ayuntamiento de Alguazas (Murcia) informa que el tramo CM-5 afecta el regadío tradicional en la zona denominada el Paraje, donde además existen caseríos de huerta que se verán afectados por el trazado.

El Ayuntamiento de Murcia comenta detalladamente todas las alternativas que trascurren desde Murcia a Cartagena, analizando caso a caso sus afecciones ambientales e informando finalmente que la MC-1 es la alternativa más aconsejable por acortar distancias y no afectar a la calidad urbanística de la zona.

El Ayuntamiento de Alcantarilla (Murcia) informa que la única alternativa que les afecta es la CM-7, que atraviesa su término municipal en un tramo muy reducido y sin afección medio ambiental relevante. Hace constar la existencia de un Convenio para la redacción del Proyecto Constructivo de integración de la línea ferroviaria Chinchilla-Murcia, en Alcantarilla, donde se acordó soterrar la línea por su trazado actual.

El Ayuntamiento de Cartagena (Murcia) comenta que dentro del proyecto que nos ocupa, no existe ninguna previsión de actuación en el tramo de vía férrea que discurre por este término municipal.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo es el desarrollo, valoración y análisis comparativo de diversas alternativas de mejora del actual eje ferroviario Madrid-Cartagena entre los puntos kilométricos aproximados 364 y 410, en el tramo Minateda-Cieza a la altura del embalse de Camarillas, con el fin de reducir los tiempos de viaje.

Como criterios generales para la definición de actuaciones de mejora en el tramo en estudio se han seguido los siguientes:

Línea sin electrificar, porque así está el resto del trazado Chinchilla-Cartagena pero con diseño compatible con una eventual electrificación.

Plataforma, en cuanto a movimiento de tierras dimensionada para vía doble.

Estructuras dimensionadas para vía única, aunque previendo la posibilidad de adosar un nuevo tablero para duplicación de vía.

Túneles con sección útil para vía única, excepto los de poca longitud.

En cuanto a los parámetros de diseño adoptados estos han sido:

Radio mínimo 2.500 m.
Pendiente máxima 15,0 milésimas.
Aceleración no compensada: 0,65 m/s^2.
Insuficiencia de peralte 115 mm.
Aceleración vertical máxima: 0,2 m/s^2.
Parámetro de acuerdo vertical mínimo: 20.000.

La aplicación de estos condicionantes puso de manifiesto la imposibilidad de alcanzar el rango de prestaciones deseado mediante actuaciones localizados sobre el trazado actual y la reducción de los tiempos de viaje, conlleva la modificación de la geometría de su trazado y ha sido necesario acudir a variantes de trazado de longitud significativa.

En un proceso previo de comparación de soluciones se descartó la actuación denominada HC1 en la memoria resumen de impacto ambiental debido a su gran longitud de actuación y al menor ahorro de tiempo. Las alternativas planteadas en el estudio informativo se han denominado HC2, HC3 y HC4 y todas ellas suponen actuaciones sobre el trazado existente, mejorando los parámetros de trazado y reduciendo la longitud del tramo; actuaciones complementarias sobre la infraestructura, superestructura e instalaciones actuales que conllevan a una mejora de la fiabilidad de las circulaciones y de las condiciones de explotación; y disposición de un puesto de adelantamiento con el fin de mejorar la capacidad. Las principales características de cada una de estas alternativas son:

1. HC2: variante de grandes dimensiones de 3.000 m de longitud, suprime el gran rodeo que realiza la vía actual a su paso por la Sierra del Puerto y su aproximación a la población de Calasparra. El nuevo trazado comienza en el punto kilométrico 363 +900 al norte de la estación de Agramón y, mediante un gran arco, se interna en la Sierra de la Cabeza de Asno, gira al este manteniéndose paralela a la vía existente para enlazar con ella a la altura de la rambla de Agua Amarga y corregir la curvas actuales hasta su final en la estación de Cieza. Cruza la rambla del Saltador con un viaducto de 350 m, la sierra con 4 túneles de 600 m, 150 m, 7.600 m y 650 m de longitud y, en su aproximación a la estación de Cieza, cruza la rambla del Judío mediante un viaducto de 350 m. La actuación deja fuera de servicio a la estación de Calasparra.

2. HC3: Variante de grandes dimensiones de 28.913 m que arranca en el punto kilométrico 363+900 al norte de la estación de Agramón. Su primer tramo corresponde a una zona alomada hasta las estribaciones de la Sierra de la Cabeza del Asno, presentado una vez superada ésta, un descenso suave hasta su conexión con la línea actual. En su recorrido cruza la rambla del Saltador con un viaducto de 575 m, la sierra con dos túneles de 3.350 m y 4.100 m de longitud y la rambla del Judío con un viaducto de 350 m. La actuación deja fuera de servicio a la estación de Calasparra.

3. HC4: variante de grandes dimensiones de 28.277 m de longitud que evita el rodeo de la vía actual a su paso por la Sierra del Puerto y su aproximación a la población de Calasparra. El nuevo trazado comienza en el punto kilométrico 363+900 al norte de la estación de Agramón, cruza perpendicularmente la Sierra de la Cabeza del Asno y se mantiene sensiblemente paralela a la rambla de Agua Amarga hasta su enlace con la vía actual en el punto kilométrico 409+800. En su recorrido cruza la rambla del Saltador con un viaducto de 100 m, la sierra mediante tres túneles de 2.500 m, 175 m y 400 m de longitud y la rambla del Judío con un viaducto de 350 m. Durante su recorrido, discurre por los términos municipales de Hellín y Cieza. La actuación deja fuera de servicio a la estación de Calasparra.

Estas tres alternativas han sido sometidas a un proceso de comparación basado en los siguientes criterios:

Geología y geotecnia: terrenos existentes, comportamiento geotécnico, cimentación de estructuras, túneles y situación de yacimientos y préstamos.

Hidrología y drenaje: afecciones a la red hidrogeológica existente y obras de drenaje necesarias tanto para la evacuación de escorrentías recogidas como para la restitución de los cauces naturales.

Factores medioambientales: flora y vegetación, fauna, paisaje, etc. Se ha prestado especial atención a los espacios naturales protegidos y áreas de interés natural situadas en los corredores analizados.

Aspectos socioeconómicos y socioculturales: patrimonio histórico artístico, vías pecuarias, actividades económicas, demografía y ordenación del territorio.

Longitudes de trazado y tiempos de viaje.

Aspectos financieros: inversión inicial, costes de explotación y funcionamiento e ingresos.

Funcionalidad ferroviaria y niveles de seguridad y comodidad obtenidas con cada solución planteada.

Del examen de las siguientes variables se concluye que las alternativas HC3 y HC4 resultan medioambientalmente más idóneas y la alternativa HC2 se descarta por el impacto paisajístico y morfológico causado sobre el glacis de la Sierra de Cabeza del Asno. Como opción más favorable de las dos alternativas medioambientalmente viables, el promotor selecciona la alternativa HC4 por proporcionar el mayor ahorro de tiempo, requerir la menor inversión y facilitar en mayor medida la explotación y el mantenimiento.

La longitud del tamo Minateda-Cieza queda establecida en 33 km, que representa un 34% de reducción sobre los 50 km actuales. Para acortar la longitud del cantón resultante, se ha dotado al tramo de un puesto de apartado en el punto kilométrico 364 + 300, completándose la renovación funcional del tramo con una modernización de los enclavamientos en la estación de Cieza y la renovación de vía en la parte actual de plataforma que se mantiene. La solución incluye la infraestructura necesaria para soportar una vía única sin electrificar dotada de carriles UIC 60 y de instalaciones y equipamientos adecuados a una explotación moderna de altas prestaciones, la reposición de viales y servicios afectados, las medidas preventivas y correctoras correspondientes al tratamiento ambiental y el drenaje longitudinal y transversal.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

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

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: climatología, atmósfera, geología y geomorfología, flora y vegetación, fauna, espacios naturales protegidos y áreas de interés natural, paisaje, aspectos socio-culturales y socioeconómicos, sistemas de núcleos e infraestructuras.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes: la cuenca del río Segura que domina el ámbito territorial casi en su totalidad y su regulación mediante embalses que han contribuido a la reducción de los caudales aportantes; complejidad hidrogeológica del territorio que da lugar a la existencia de numerosos acuíferos de mediana y pequeña extensión con estructuras geológicas frecuentemente complejas

que contribuyen al sostenimiento de los caudales naturales y sobreexplotados en su mayoría por las prácticas agrícolas; las ramblas y barrancos que mantienen la posibilidad de recuperar una vegetación natural y juegan un importante papel de corredor natural; la existencia de saladares donde habitan un elevado número de endemismos locales, hispánicos e ibero-norteafricanos y en concreto el de Agramón; las formaciones vegetales de tomillares y tomillares yesíferos de la comarca de Hellín con importantes especies protegidas; los bosques de ribera, especialmente los de Cañaverosa, y coscojares de las sierras de la Vega Alta de Murcia y sureste de Albacete de gran valor por tratase de la vegetación propia del territorio y por la superficie tan limitada que ocupan en la actualidad; los regadíos tradicionales, especialmente los situados en la vega del río Segura; la presencia de áreas de interés faunístico como es la Laguna de los Patos, la Sierra de los Donceles, el Embalse de Camarillas y los Sotos de Cañaveros donde son abundantes las especies con alguna figura de protección legal; la presencia de espacios naturales protegidos, entre los que cabe destacar el Saladar de Agramón, propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria por la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha, y el Pitón Volcánico de Cancarix afectados directamente por cualquiera de las alternativas consideradas en el estudio informativo y la presencia de vías pecuarias afectadas por las alternativas propuestas.

El estudio de impacto ambiental identifica los impactos mediante matrices causa-efecto de tipo Leopold y han sido valorados considerando 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. Los factores ambientales han sido valorados en la situación preoperacional con el fin de poder determinar el impacto por diferencia entre la situación presente y la situación futura y los atributos empleados para caracterizar la importancia de las distintas alternativas han sido: signo, persistencia, sinergia, inmediatez, recuperabilidad, momento, reversibilidad, acumulación y continuidad.

La mayoría de los impactos han sido valorados como compatibles y moderados, siendo valorados como severos: la «alteración de la geomorfología», solo en la alternativa HC4, consecuencia de la realización de excavaciones de los desmontes por medios mecánicos, la «desaparición de toda la cobertura vegetal en la superficie afectada» y la «alteración de los espacios naturales"ya que las tres alternativas afectan directamente al Saladar de Agramón y al Pitón Volcánico de Cancarix. Este último impacto está valorado como crítico para la alternativa HC2 por su afección a la Sierra de la Cabeza de Asno, clasificado como lugar de interés geológico. El impacto paisajístico en aquellas zonas donde se prevé la creación de nuevos trazados, también está clasificado como severo debido a las características de la rasante que implica la creación de importantes terraplenes y desmontes en trinchera así como la construcción de algún viaducto, además cada una de las alternativas tiene dentro de su cuenca visual elementos del patrimonio artístico-histórico o natural de interés paisajístico: HC2 Cancarix y Cabeza del Asno, HC3 Cancarix y HC4 Cancarix. Los préstamos y vertederos necesarios para la obra también pueden originar consecuencias negativas en el paisaje.

El estudio de impacto ambiental establece las medidas preventivas y correctoras para cada uno de los impactos identificados, tanto en la fase de obra como en la fase de explotación, y entre ellas cabe destacar: utilización de barreras de retención de sedimentos en fase de obra; construcción de balsas de decantación en las zonas en las que se prevé construir túneles; establecimiento de un plan de obra; construcción de obras de drenaje transversal en todos los puntos en los que el trazado intercepta ríos, rieras y barrancos y su acondicionamiento como pasos de fauna; revegetación de todos los taludes para evitar procesos erosivos; prospección arqueológica de la franja de ocupación de la nueva infraestructura; estudio acústico y vibratorio a nivel de proyecto constructivo; limitación del periodo de obra en épocas de reproducción y cría y medidas de minimización de la afección en los espacios naturales protegidos como es el levantamiento de la vía del suelo mediante pilares en aquellas zonas donde el valor del espacio sea eminentemente botánico.

El estudio de impacto ambiental concluye que, teniendo en cuenta la valoración de impactos y las medidas correctoras propuestas, las alternativas medioambientalmente más idóneas son la HC3 y la HC4 siempre y cuando no se afecte al área protegida del Pitón Volcánico de Cancarix. La alternativa HC2 se descarta por el impacto paisajístico y geomorfológico causado sobre el glacis de la Sierra de Cabeza del Asno.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental que garantizará el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras.

ANEXO IV

Resumen de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

1. Subdirección General de Planificación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.
2. Dirección General de Transportes y Puertos. Consejería de Política Territorial y Obras Públicas. Región de Murcia.
3. Ayuntamiento de Hellín (Albacete).
4. Confederación Hidrográfica del Segura.
5. Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones. Dirección General de Infraestructuras de RENFE.
6. Dirección General de Medio Natural. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.
7. Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente. Región de Murcia.
8. D.ª Concepción Escobedo Tenés.
9. Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Murcia.

Síntesis del contenido de las respuestas recibidas de la información pública del estudio.

El contenido ambiental de las alegaciones recibidas es el siguiente:

La Subdirección General de Planificación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento informa que en la zona de actuación se están ejecutando las obras de la autovía Albacete-Murcia y que debe existir una buena coordinación entre los organismos implicados. Recuerda que en la confluencia entre infraestructuras se deben tener en cuenta las prescripciones establecidas en el Reglamento General de Carreteras y la Instrucción de Carreteras.

La Dirección General de Transportes y Puertos. Consejería de Política Territorial y Obras Públicas. Región de Murcia informa favorablemente sobre el proyecto, ya que supondrá una mejora en el eje ferroviario Madrid-Cartagena y tendrá un efecto positivo sobre la demanda ferroviaria en la zona.

El Ayuntamiento de Hellín (Albacete) plantea la necesidad de realizar estudios de prospección arqueológica sobre el terreno, tanto para analizar la variante más conveniente como para documentar la zona por donde vaya a pasar definitivamente el tren, en aplicación de la ley 4/90 de Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha.

La Confederación Hidrográfica del Segura comunica que no encuentra objeciones a los aspectos del proyecto que afectan a dominio público hidráulico, y formula recomendaciones para la redacción del proyecto constructivo referidas al caudal de cálculo de las ramblas de Agua Amarga y el Judío y al período de retorno a considerar, para la comprobación de las condiciones de desagüe y adopción de resguardos.

La Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones. Dirección General de Infraestructura de RENFE alega aspectos técnicos y medioambientales. Respecto a estos últimos informa que:

No se ha valorado el impacto de actividades tales como apertura de pistas de acceso a obras, instalación de depósitos temporales de materiales, aportación de préstamos, vertederos sobrantes y obras de canalización para el desvío de cauces.

No se han valorado impactos sobre la afección al régimen hidrológico, ni sobre el sistema hidrogeológico, especialmente como consecuencia de la apertura de túneles.

Propone una amplia serie de medidas protectoras, correctoras o compensatorias a concretar en el proyecto constructivo, relacionadas con impactos acústicos, movimiento de tierras, producción de residuos, medio hidrológico, vegetación, paisaje, fauna, patrimonio cultural y sobre el entramado social y económico.

Constata que todas las alternativas propuestas afectan al Saladar de Agramón y al Pitón Volcánico de Cancarix, proponiendo medidas protectoras, correctoras de especial interés en relación con estos espacios.

La Dirección General de Medio Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informa de lo siguiente:

No se ha reflejado adecuadamente el estatus de protección de la fauna vertebrada de la zona.

En el Monumento Natural del Pitón Volcánico de Cancarix, las especies de flora Salsola oppositifolia, Asparagus albus y Helianthenum cinereum ssp. hieronymi y de fauna ortóptera Eumigus cucullatus, tienen la condición

de especies amenazadas, catalogadas como «de interés especial», encontrándose prohibida tanto la destrucción de ejemplares como de su hábitat, en virtud de la Ley autonómica 9/1999 de Conservación de la Naturaleza.

En toda la zona de pinares y matorrales de la zona afectada, existe la especie de flora Ephedra fragilis, catalogada como «de interés especial», con las mismas prohibiciones expuestas en el párrafo anterior.

Las arbustedas termomediterráneas hellinenses, las estepas salinas, la vegetación de cualquier saladar y las galerías fluviales arbóreas o arbustivas tienen la consideración de «hábitat de protección especial» en Castilla-La Mancha, encontrándose prohibida su destrucción o alteración significativa, salvo autorización expresa de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Estas limitaciones afectan especialmente al Saladar de Agramón, zona además propuesta como LIC.

Se considera que el estudio de impacto ambiental no alcanza el nivel de detalle suficiente como para garantizar que la actuación carece de afección sobre el Saladar de Agramón, por lo que se requiere se estudien nuevas alternativas al exterior del Saladar, o bien se evite cualquier nueva afección manteniendo escrupulosamente el trazado actual, o en el peor de los casos estableciendo medidas compensatorias consensuadas con la Comunidad Autónoma y con la Comisión Europea.

Recuerda que el Decreto 103/98 de declaración de Monumento Natural del Pitón Volcánico de Cancarix, considera actividad prohibida la construcción de vías de comunicación en el Monumento Natural.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia. Incluye una relación de normativa estatal y regional que se considera de aplicación para este proyecto y describe los condicionantes ambientales a tener en cuenta para la protección del suelo, sistema hidrológico, ambiente atmosférico, biocenosis y patrimonio histórico frente a los posibles efectos ambientales negativos ocasionados por el desarrollo del proyecto.

D.ª Concepción Escobedo Tenés. Expone que el trazado propuesto atraviesa varios bancales de su propiedad en las proximidades de la estación de Agramón, por ello solicita se consideren otros trazados alternativos que atraviesen propiedades públicas.

El Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Murcia. Apoya la mejora de la línea ferroviaria Chinchilla-Cartagena y se manifiesta de acuerdo con la alternativa HC-4 propuesta. No obstante considera que el estudio de impacto ambiental debería:

Analizar el impacto de la supresión de la estación ferroviaria de Calasparra sobre la economía y movilidad de sus habitantes.

Prever el uso o destino del tramo de vía abandonado.

Proponer la ampliación de pasos inferiores sitos en los puntos kilométricos 18+580 y 27+815.

Incluir un estudio económico sobre la mejora propuesta, que incorpore ratios de rentabilidad económica-financiera del proyecto.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

4865 *CORRECCIÓN de errores de la Orden ECO/239/2004, de 5 de febrero, por la que se regulan las ayudas a la industria del carbón, correspondientes a las previstas en el apartado 1) del artículo 7 y el apartado 1 e) del anexo del Reglamento (CE) 1407/2002 del Consejo, de 23 de julio de 2002, sobre ayudas estatales a la industria del carbón.*

Advertido error en la Orden ECO/239/2004, de 5 de febrero, publicada en el BOE n.º 35, del día 10 de febrero de 2004, se procede a la oportuna rectificación.

En la página 6037, segunda columna, disposición final primera, cuarta línea, donde dice: «en el artículo 149.17.ª», debe decir: «en el artículo 149.1.7.ª».

MINISTERIO DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA

4866 *RESOLUCIÓN de 25 de febrero de 2004, de la Oficina Española de Patentes y Marcas, por la que se da publicidad a la inscripción de nuevos interesados en el Registro Especial de Agentes de la Propiedad Industrial.*

A los efectos de cumplimentar lo dispuesto en el artículo 64 del Real Decreto 2245/1986, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 11/1986, de 20 de marzo, de Patentes, se recogen en el anexo de esta Resolución la relación de los interesados que se han inscrito en el Registro Especial de Agentes de la Propiedad Industrial, una vez superadas las correspondientes pruebas de aptitud y reunidos los restantes requisitos exigidos por la Ley de Patentes, desde la fecha de publicación de la Resolución de 9 de junio de 2003, por la que se daba publicidad a la inscripción de nuevos interesados en el Registro Especial de Agentes de la Propiedad Industrial.

Lo que comunico a V. I.

Madrid, 25 de febrero de 2004.—El Director general, José López Calvo.

Sr. Secretario general de la Oficina Española de Patentes y Marcas.

ANEXO

Relación de Agentes de la Propiedad Industrial

Apellidos y nombre	DNI
Bendicho Broseta, Marco	2.980.736-S
Ruiz Vázquez, María del Carmen	28.697.658-G
Arias Saz, Juan	809.834-G
Temiño Ceniceros, Ignacio	9.331.391-G
Moreno Campos, José Antonio	25.709.465-L
Ochoa Berdonces, Urko	265.420-R
Benito Muñoz, Óscar	8.042.092-G
López Jiménez, Lorena	48.377.148-Y
Sáez Granero, Francisco Javier	11.787.192-Z
Saturio Carrasco, Pedro Javier	1.171.716-G
González Gordón, María	2.657.470-G
Cano Pedrero, Ana	50.094.738-W
Sánchez Fernández de la Puente	7.251.434-V
Sanz Valls, Eva	38.099.267-C
Fresneau Olazábal, Blanca	48.316.226-B
Navarro Jiménez-Asenjo, Bárbara	1.929.750-G
Igartua Irízar, Ismael	15.385.382-S

4867 *RESOLUCIÓN de 1 de marzo de 2004, de la Subsecretaría, por la que se publican las ayudas concedidas en el año 2003 conforme a la Orden CTE/330/2003, de 4 de febrero, por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para el año 2003 para la concesión de subvenciones destinadas a la celebración de actos y a la realización de actividades de difusión.*

De acuerdo con lo establecido en el artículo 81.7 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, en la redacción dada por el artículo 16.3 de la Ley 31/1990 de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1991, se publican las ayudas concedidas por esta Subsecretaría en el año 2003, de la Orden CTE/330/2003, de 4 de febrero de 2003 (BOE de 20 de febrero), por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para el año 2003 para la concesión de subvenciones destinadas a la celebración de actos y a la realización de actividades de difusión que se refieren al ámbito de competencias del Ministerio de Ciencia y Tecnología.

Lo que se hace público para general conocimiento.

Madrid, 1 de marzo de 2004.—El Subsecretario, Manuel Lagares Gómez-Abascal.