

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

7060 *Resolución de 8 de abril de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Autovía A-30, ampliación a tercer carril por calzada entre los puntos kilométricos 155,00 y 181,00, tramo Puerto de la Cadena-enlace de Miranda (AP-7), en los términos municipales de Fuente Álamo y Torre-Pacheco, Murcia.*

El Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, establece en su artículo 3.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

El proyecto Autovía A-30, ampliación a tercer carril por la calzada entre los puntos kilométricos 155,00 y 181,00, tramo Puerto de la Cadena-enlace de Miranda (AP-7), en los términos municipales de Fuente Álamo y Torre-Pacheco (Murcia) se encuentra en este supuesto por encontrarse encuadrado en el apartado 9, letra k del referido anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El objeto del proyecto es la definición y valoración de las obras necesarias para la ampliación de dos a tres carriles por sentido en la autovía Murcia A-30, en el tramo entre el Puerto de la Cadena y el enlace de Miranda (AP-7), comprendido entre los PP-KK. 155+000 y 181+000 aproximadamente.

Las características más importantes de la ampliación son:

Velocidad del proyecto: 120 km/h.

Longitud del tramo de actuación: 26 km.

Construcción de un nuevo carril por sentido de 3,5 m de anchura.

Homogenización del firme existente.

Revisión y adecuación de la señalización y balizamiento existentes.

Construcción de una nueva barrera de protección mediante dos barreras rígidas simples de hormigón tipo New Jersey.

Los términos municipales que se verán afectados por la ejecución de dicho proyecto son Murcia, Fuente Álamo, Torre-Pacheco y Cartagena, todos ellos pertenecientes a la Comunidad Autónoma de Murcia.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación y consultas*

La tramitación se inició con fecha 30 de diciembre de 2008, momento en que se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente la documentación inicial del proyecto procedente del órgano sustantivo.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administradores previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la memoria resumen:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	—
Confederación Hidrográfica del Segura el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	—
Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia.....	X
Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia.	X
Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.	X
Dirección General de Promoción Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia.....	X
Ayuntamiento de Murcia.	X
Ayuntamiento de Cartagena. (Murcia)	—
Ayuntamiento de Fuente Álamo de Murcia.....	X
Ayuntamiento de Torre-Pacheco. (Murcia)	X
Ecologistas en Acción de Murcia.....	—
SEO Madrid	—
Grupo Naturalista Cigarraleros. Murcia.....	—

De las contestaciones a las consultas destacan las siguientes cuestiones:

La Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad perteneciente a la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia, señala que la ubicación del proyecto no se encuentra en el ámbito de ningún espacio natural protegido, lugar de importancia comunitaria (LIC) o zona de especial protección para las aves (ZEPA), por lo que no se verá afectada la integridad de estos espacios pertenecientes a la Red Natura 2000.

Este organismo también constata que la autovía atraviesa el trazado de las vías pecuarias Veredas del Mingrano a Balsicas por Fuente Álamo y Vereda Fuente Álamo y las ramblas de Jurado y del Albuñón, pudiendo servir estas últimas de corredor e interconexión para especies de fauna y flora, por lo que son especialmente sensibles a vertidos de cualquier naturaleza y tipo.

La Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental perteneciente a la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia informa de la legislación autonómica propia de la Región de Murcia a la que está sometido el proyecto según las distintas áreas que se presentan a continuación:

Evaluación de Impacto.
Ordenación del territorio.
Aguas continentales.
Residuos.
Ruido.

Según expone la Dirección General de Territorio y Vivienda, perteneciente a la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia, parte de los terrenos por los que transcurre el trazado están calificados como suelo de protección

de cauces, según el Decreto 57/2004 de 18 de junio por el que se aprueban las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia (DPOTL). Es por ello que el citado estamento insta a justificar en el correspondiente estudio hidrológico e hidráulico del proyecto que la nueva infraestructura no provoca una alteración en el régimen de corrientes actual. En relación al cumplimiento de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial aprobadas por el Decreto 102/2006 de 8 de junio (BORM 16 de junio de 2006), la citada Dirección General expresa la necesidad de mantener distancias de seguridad adecuadas para con las zonas que presenten un interés natural.

Por otro lado, indica que en virtud del Convenio Europeo del Paisaje, ratificado por España el 26 de noviembre de 2007 y de obligado cumplimiento en nuestro país desde el 1 de marzo de 2008, recomienda realizar un estudio de la traza del corredor con criterios paisajísticos que facilite la correcta integración de la actuación en el paisaje.

En última instancia este organismo notifica que se deberá justificar el cumplimiento de lo determinado en el artículo 5 del Decreto 97/2000, de 14 de julio de 2000, sobre determinación orgánica de las actuaciones y aplicación de las medidas previstas en el Real Decreto 1254/199, de 16 de julio, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, así como lo determinado en el artículo 12 del mencionado Real Decreto.

La Dirección General de Bellas Artes informa que en el ámbito del proyecto están localizados algunos yacimientos catalogados en la Carta Arqueológica Regional, así como el molino de viento nº 149 que tiene consideración de Bien de Interés Cultural de acuerdo con la Ley de Patrimonio Cultural de la Región de Murcia. Por otra parte, y debido a que no se ha efectuado una prospección sistemática que permita descartar la presencia de otros bienes de interés arqueológico, paleontológico, etnográfico o histórico, dicha Dirección General considera necesario realizar un estudio de impacto sobre el patrimonio cultural que incorpore una prospección arqueológica previa.

La Concejalía de Medio Ambiente y Calidad Urbana del Ayuntamiento de Murcia notifica, entre otros asuntos, que deberá cumplirse la ordenanza sobre protección del medio ambiente y contra la emisión de ruidos urbanos y vibraciones así como lo dispuesto en el vigente Plan General de Ordenación Urbana. Dicho Plan prevé que si es necesario la extracción de palmeras *Phoenix canariensis* y *Phoenix dactylifera*, deberán transplantarse dentro del término municipal de Murcia.

El Ayuntamiento de Torre-Pacheco, en aplicación del Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, reseña que se debe delimitar en el territorio una zona de servidumbre acústica en el desarrollo lineal de la carretera.

Así mismo, propone una serie de medidas adicionales como:

Plantación de vegetación coherente con el paisaje y aprovechamiento de los espacios disponibles para aumentar el rol del espacio vegetal.

Delimitación en el uso de muros, potenciando la utilización de elementos de contención de bioingeniería, con el objetivo de controlar la erosión, estabilizar y revegetar taludes.

En caso de utilizar pantallas acústicas, éstas deben evitar el efecto túnel, debiéndose conseguir su máxima integración con el territorio.

Reducir la erosión superficial de los bordes de la carretera y de las zonas afectadas por su construcción mediante la revegetación de las zonas afectadas.

Finalmente, el Ayuntamiento de Fuente Álamo de Murcia considera que no se producen impactos ambientales significativos que no hayan sido contemplados en el Documento Ambiental aportado por el promotor.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental,

según los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Características del proyecto.—El proyecto supone acometer la ampliación por la mediana y el exterior de las calzadas actuales reduciendo puntualmente el arcén bajo las estructuras de paso superior. Esta actuación se presenta como una ampliación conjunta mediana-márgenes exteriores a lo largo de todo el tramo, excepto en los pasos superiores, donde se efectuará una transición gradual en la anchura del arcén exterior de 2,5 m a 1,5 m, acompañada de la sustitución de barreras flexibles por barreras rígidas para la protección de las pilas. La anchura del arcén interior se mantendrá constante a lo largo del tramo en un valor de 1,50 m.

Esta particular configuración de la actuación implica, para los tramos en los que se acometa la ampliación hacia el exterior de las calzadas, hacer uso de zonas anexas a la actual plataforma ocupando una zona de suelo adicional, bien de forma directa por el propio tronco de la autovía o bien indirectamente por el retranqueo de los caminos de servicio existentes en los márgenes a su nueva posición. Para los tramos en los que la ampliación se lleve a cabo por la mediana no se necesitaría ocupación de suelo adicional, ya que los terrenos afectados actualmente ya forman parte de la infraestructura.

Ubicación del proyecto.—El ámbito de estudio comprende la franja definida por el tramo de la Autovía A-30 comprendido entre los PP.KK. 155+000 y 181+000. Los municipios afectados son Murcia, Torre Pacheco, Fuente Álamo y Cartagena.

El proyecto no se encuentra situado dentro de los límites de ningún espacio natural protegido incluido en la Red Natura 2000.

La flora presente en la zona, de tipo mediterráneo (maquias sublitorales con lentiscos y palmitos), presenta un acusado grado de degradación debido las transformaciones agrarias realizadas en la zona a lo largo del tiempo. Además, esta flora original ha sido sustituida en su mayoría por cultivos, predominantemente regadíos permanentes herbáceos, secano herbáceo ocasionalmente arbolado, frutales de secano y frutales cítricos de regadío.

Características del potencial impacto.—En cuanto a los requerimientos de material para terraplenes y material sobrante, la solución adoptada por el promotor minimiza las excavaciones requeridas para la ejecución de la infraestructura, ya que combina la ampliación de calzadas por el exterior y el interior de la actual autovía.

Respecto de la hidrología superficial, la documentación ambiental valora tanto las afecciones derivadas de la interceptación de cauces superficiales o canales artificiales, como las posibles afecciones sobre elementos de drenaje transversal y longitudinal existentes. El proyecto requiere la prolongación de las obras de drenaje transversal existentes en ambos márgenes de la plataforma, no imponiendo las características hidrográficas del entorno restricción alguna a dicha prolongación.

Las labores de despeje y desbroce pueden conllevar la eliminación, destrucción o modificación de la vegetación existente en los aledaños de la infraestructura. Según el promotor la inexistencia de vegetación de especial interés en las zonas que resultan ocupadas en la ampliación hace que el impacto no sea significativo. Pese a ello y con la intención de minimizar los efectos negativos sobre esta vegetación, el documento ambiental propone una serie de medidas preventivas tales como el jalonamiento de la zona de ocupación estricta de la actuación o la instalación de parques de maquinaria, caminos provisionales de acceso y demás instalaciones auxiliares en zonas restringidas perfectamente acotadas.

La fauna puede verse afectada, indirectamente, debido a que la alteración provocada en la vegetación puede generar impactos indirectos sobre las comunidades que viven en las formaciones vegetales o dependan de ellas como fuente de alimentación. Por lo que respecta al efecto barrera provocado por la infraestructura, la documentación ambiental indica que la Autovía A-30 actualmente en servicio ya cuenta con un determinado efecto barrera que no aumentaría con la ampliación a un tercer carril. En cualquier caso se

repondrá el cerramiento perimetral de la autovía una vez terminadas las labores de ampliación de la infraestructura.

La afección al paisaje no se localiza únicamente en las zonas próximas al trazado de la infraestructura, sino que se extiende también a las zonas de explotación de canteras y vertederos. Es por ello que la documentación ambiental contempla el empleo de instalaciones ya existentes con objeto de disminuir el impacto asociado, llevándose a cabo la restauración posterior de las mismas. De esta forma la totalidad de los materiales de préstamo procederán de zonas de extracción activas y autorizadas por el organismo competente de la Región de Murcia. De igual manera, los vertederos utilizables deberán ser autorizados por la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia.

Según el estudio de ruido aportado, la inexistencia de núcleos de población en el entorno más próximo de la infraestructura mitiga el impacto sonoro en su práctica totalidad. Asimismo, concluye que el tráfico que hará uso de la autovía una vez concluida la ampliación a un tercer carril por calzada no generará niveles de ruido por encima de los valores máximos permitidos, no requiriéndose la construcción de medidas de protección frente a la contaminación acústica.

El estudio de impacto ambiental incluye el listado de yacimientos arqueológicos y paleontológicos de la Consejería de Cultura, Juventud y Deportes de la Región de Murcia, exponiendo que ninguno de esos yacimientos se verá afectado por la ejecución del proyecto.

En cuanto a las vías pecuarias afectadas, no se prevé afectar a las estructuras de cruce de las mismas existentes en la actualidad.

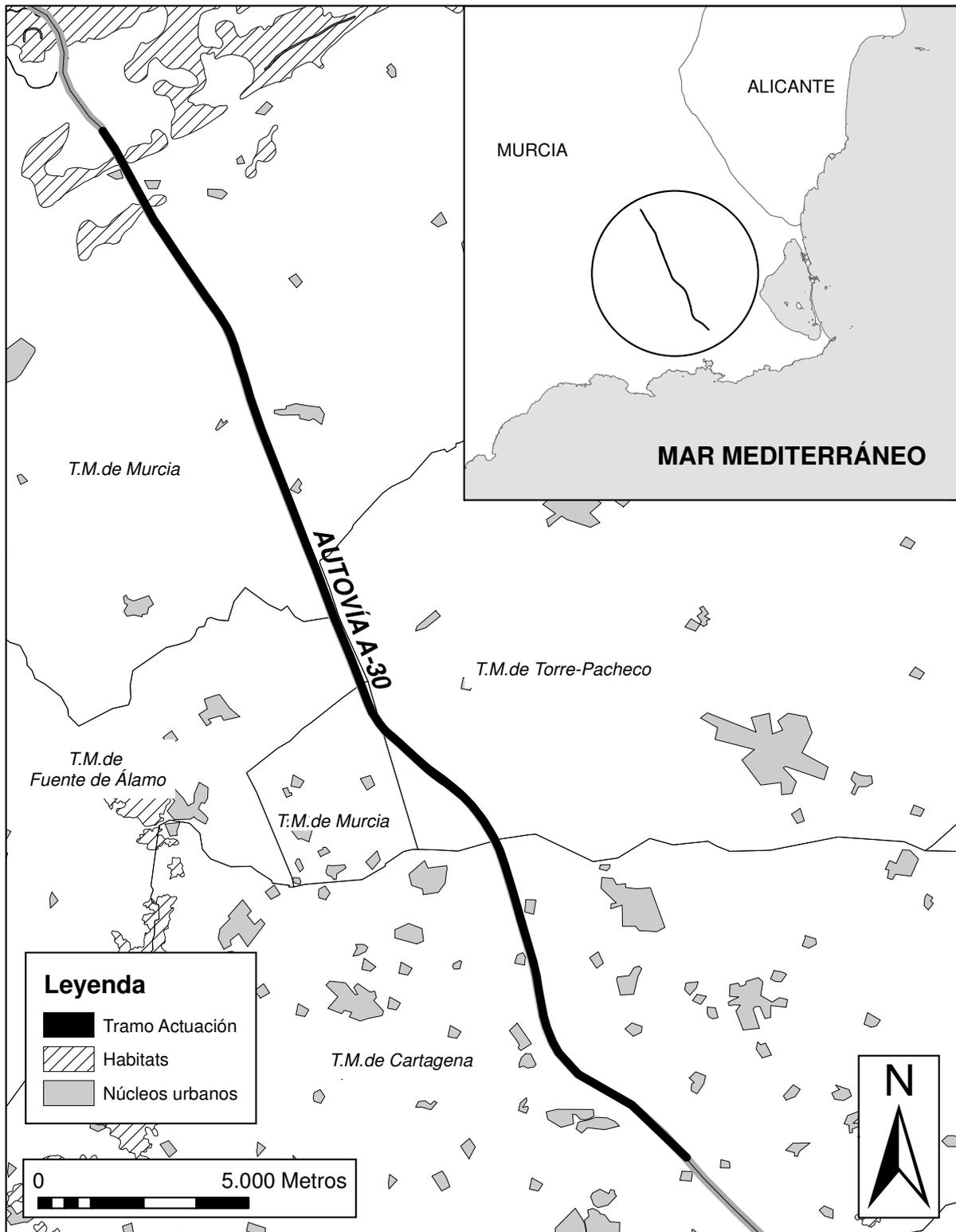
Teniendo en consideración todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad Y Evaluación Ambiental, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve no someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. No obstante, el promotor deberá contemplar en el Plan de Vigilancia Ambiental lo expuesto en el anexo a la guía interpretativa de la norma UNE-EN ISO 14001 para empresas constructoras sobre instalaciones auxiliares, lo dispuesto en la Ordenanza sobre Protección del Medio Ambiente y en el Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Murcia, así como las medidas necesarias para no alterar el régimen de corrientes actuales y no afectar al hábitat matorrales termomediterráneos y pre-estépicos.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (www.marm.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 8 de abril de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

AUTOVÍA A-30. AMPLIACIÓN A TERCER CARRIL POR CALZADA ENTRE LOS PP.KK. 155,00 Y 181,00. TRAMO: PUERTO DE LA CADENA-ENLACE DE MIRANDA (AP-7). TT.MM. FUENTE DE ÁLAMO, TORREPACHECO



cve: BOE-A-2010-7060