

**ALEGACIONES PRESENTADAS FRENTE A LA  
ACTUALIZACIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO. AUTOVÍA DE CONEXIÓN  
AUTOVÍA A-7 CON LA COMARCA DEL MAR MENOR.  
TRAMO: ENLACE DE ZENETA–ENLACE CON AUTOVÍA A-7  
(CONOCIDA COMO LA AUTOVÍA DEL BANCAL)**

---

D./D<sup>a</sup> \_\_\_\_\_, mayor de edad, vecina de \_\_\_\_\_, con domicilio a efecto de notificaciones en \_\_\_\_\_ nº 13, (C..P. \_\_\_\_\_ Murcia) y provista de D.N.I. nº \_\_\_\_\_, actuando en su propio nombre y derecho, tras consultar en el periodo de información pública la actualización del estudio informativo de la Autovía de conexión de la A-7 en Santomera con la comarca del Mar Menor. Tramo: enlace de Zeneta con autovía A-7 (BORM nº 298, de 28/12/2017)

**EXPONE**

- I. Que, el 28 de diciembre del pasado año 2017, se publicó en el Boletín Oficial de la Región de Murcia (BORM) el Anuncio de la Consejería de Presidencia y Fomento por el que se traslada la **Información pública para aprobación definitiva de la actualización del estudio informativo de la autovía de conexión de la A-7 en Santomera con la comarca del Mar Menor. Tramo: enlace de Zeneta con autovía A-7**, abriéndose el correspondiente período de Información Pública por un plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir de la publicación en el B.O.R.M. para que los particulares y Entidades a quien interese puedan presentar por escrito las observaciones que estimen procedentes respecto del mismo
  
- II. Que, pese a que en el cuerpo de dicho Anuncio se establece que dichas observaciones *“deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado”*, manifiesta su total oposición a la ejecución de dicha obra, en base a las siguientes

**ALEGACIONES**

<b>PRIMERA: Aspectos generales</b>
------------------------------------

La infraestructura que se pretende realizar, tiene **escasa demanda social y es innecesaria**, por distintos motivos:

- 1º. Históricamente se planteó esta autovía como conexión de Yecla con el Mar Menor, según las propias declaraciones del Consejero de Obras Públicas en 2009. La justificación institucional a esta obra siempre ha sido que el eje Yecla-San Javier ayudaría al tejido empresarial del altiplano porque necesitan una salida al mar, ya sea desde Cartagena, Alicante y/o Valencia. Este argumento se ha quedado obsoleto porque para llegar a la capital de la comunidad vecina ya está en marcha la Autovía de Fuentelahiguera y para llegar a Cartagena se puede acceder siguiendo la Autovía A-31. **Ambas autovías son públicas y no suponen peaje alguno**, mientras que la conexión que se pretende realizar enlaza en dirección Alicante con una autovía de peaje, que no sería usada por ningún empresario para el transporte de sus mercancías porque encarecería el precio de sus productos. Miembros del colectivo empresarial de la zona nos han manifestado que su salida natural al mar es por Cartagena o Valencia.
  
- 2º. Otra de las razones que motivaban el proyecto de la Autovía era dar **acceso a las futuras urbanizaciones** que se iban a construir en Sucina. La crisis inmobiliaria, por un lado, y la económica, por otro han paralizado el desarrollo de estas urbanizaciones y, en consecuencia, la ejecución de la autovía de Yecla con la A7 no puede ser considerada una obra prioritaria en estos momentos. En todo caso, no puede aducirse el interés de las grandes constructoras sin considerar los aspectos negativos, de todo tipo, que conllevaría el aumento de vehículos en la circulación en el entorno de ese eje y en las localidades afectadas como Santomera.
  
- 3º. Si el objetivo fuera mejorar las condiciones en que se realizan los **desplazamientos entre los núcleos urbanos de Yecla y San Javier**, para facilitar su crecimiento así como para descongestionar el **tráfico actual en la carretera de Alquerías**, existen soluciones alternativas mucho más eficientes y con menos efectos nocivos que deberían haberse considerado, como realizar una doble vía de alta capacidad en las carreteras MR303 y MR414, aprovechando para dotarlas de un carril bici tan demandado por parte de la población. Esta posibilidad alternativa no ha sido ni siquiera valorada. En ningún momento se justifica suficientemente el interés social de una inversión tan elevada en el marco de los problemas actuales de las carreteras de la Región de Murcia, máxime en las condiciones de penuria de los recursos públicos para atender las necesidades sociales generadas por la actual situación económica.

La mayoría de los expertos coinciden en que el desarrollo pasa por una cierta dotación de infraestructuras, pero existen evidencias científicas que demuestran que esas inversiones no redundan en un beneficio para la sociedad a partir de un determinado desarrollo, que producen, además, un elevado coste ambiental y económico, con el agravante de que e deja de invertirse en otros sectores más rentables desde el punto de vista social y ambiental.

Diversos estudios avalan que no existe vinculación directa entre el desarrollo económico y social y la construcción de autovías (por ejemplo: Grouped Transport 2000 Plus: Transport in a Fast Changing, Bruselas, 1990; T&E, 2000. Transport, Infraestructure and the Economy). Si las virtudes que se le asignan a este tipo de infraestructuras fueran ciertas (enorme generación de empleo, dinamización económica, etc.) la situación de España, el país con más autovías y autopistas de la UE, y la Comunidad autónoma de Murcia (con el mayor número de ellas entre comunidades) tendrían una prosperidad muy distinta a la actual.

Para quienes perciban este tipo de infraestructuras como un motor generador de empleo en tiempos de crisis, conviene aclarar que se trata de obras poco productivas, en las que se crea escasa mano de obra en relación a la gran inversión, con el agravante de que, una vez que se han construido, son generadoras de desempleo.

La zona ya cuenta con dos autovías: la A-7 Alicante-Murcia y la autovía del Reguerón que se encuentra en construcción. Ambas conectan estos núcleos de población por medio de vías de alta capacidad con los principales corredores de comunicaciones de nuestro entorno, y por tanto, también con las principales capitales de la zona: Murcia, Valencia, Alicante y Albacete.

## SEGUNDA: Aspectos medioambientales

- 1º. Manifestamos nuestro rechazo al trazado que figura en el estudio informativo por su brutal afección a **espacios de gran valor agrícola, ambiental y cultural**, como es el caso de la **Huerta tradicional de la Vega del Río Segura**, su entorno arqueológico, las **Sierras del Cabezo de los Morales y del tío Jaro**, el **corredor Ecológico entre los LIC de la Sierra de Orihuela y el Pantano de Santomera** así como su entorno agrícola.
  
- 2º. La valoración ambiental que se hizo del proyecto no corresponde a la variante planteada. No se ha realizado una evaluación de carácter global en la que se tengan presentes todas las actuaciones susceptibles de originar impactos ambientales, directos e indirectos, y valorar sobre éstos la viabilidad de la obra pretendida. Es imprescindible tener en cuenta que **el trazado del proyecto atraviesa y divide una parte de la Huerta** que debiera ser considerado Lugar de Interés Comunitario (LIC) y protegido por la Unión Europea como Zona de Especial Conservación (ZEC). Las actuaciones en superficie producirán impactos críticos directos sobre el entorno, además de quedar afectado indirectamente como indicaremos a continuación.

- 3º. No presenta un adecuado nivel de definición y claridad en aspectos tan fundamentales como el **análisis de los efectos ambientales** (directos e indirectos) derivados de las obras e instalaciones auxiliares o asociadas a la construcción y al uso de la nueva infraestructura, como son la calidad del aire y los niveles de ruido para la zona de población que atraviesa.
- 4º. Infravalora el **efecto barrera** de la nueva infraestructura y su intrusión visual así como el efecto perjudicial del proyecto sobre las vías pecuarias y demás caminos públicos.
- 5º. **No hay ninguna garantía de ausencia de impactos durante su construcción y posterior uso.** Durante la fase de construcción los nuevos caminos de acceso a la obra, el tráfico de maquinaria y camiones transportando material, etc. podrían poner en peligro zonas protegidas. El entorno se verá afectado, sin duda, por la creación de las instalaciones auxiliares necesarias a una obra de tan gran envergadura con todos los impactos que conlleva: ruido, residuos, polvo e impacto paisajístico. De todos es sabido que las medidas protectoras, correctoras y complementarias que se plantean en este tipo de proyectos, en pocas ocasiones logran disminuir las afecciones hasta niveles aceptables y en casi ninguno restituyen completamente el impacto causado.
- 6º. Recordamos a la Consejería de Fomento y a la Dirección de Carreteras de la Región que **La Huerta de Murcia es un patrimonio ecológico y social.** Esta Autovía, que divide la misma, tendrá unas consecuencias gravísimas por el impacto brutal sobre nuestro ecosistema; cambiará de forma definitiva nuestro entorno, además de la correspondiente destrucción de caminos, sendas y de la estructura de riegos implantada por la población árabe en la región. No se puede hablar de conservación de la huerta de Murcia y, a la vez, aprobar la realización de una infraestructura que fracciona este territorio agrario milenario, que destruye miles de metros de suelo fértil y que deteriora el bienestar de la vecindad de la zona.
- 7º. La autovía proyectada **atraviesa la Huerta Este**, una de las seis zonas establecidas en el PGOU del Ayuntamiento de Murcia con la categoría de Suelo No Urbanizable. Se trata de la zona menos fragmentada y de mayor intensidad y productividad agrícola de toda la Huerta de Murcia tradicional, con valores ambientales y socio-culturales asociados. La pérdida irrecuperable de suelo fértil en esta zona bien conservado de la huerta es un lujo que no nos podemos permitir, pues constituye un elemento estratégico básico para el desarrollo socioeconómico del territorio, así como uno de los principales pilares para la seguridad alimentaria del Área Metropolitana de Murcia.

En el proyecto “Uso del suelo y desarrollo sostenible de los territorios del área mediterránea (OSDDT)”, realizado entre 2010 y 2013, financiado por el Programa Interreg IV B MED y en el que participó la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, entre las medidas *Urbanísticas y de ordenación del territorio* de la Huerta de Murcia (<http://www.osddt.eu/es/documentacion/>), se propone la delimitación en el PGOU de 5 parques agrarios, entre ellos los parques agrarios de la Zona Noreste y de la Zona Sureste, que se verían afectados por la construcción de la autovía (Fig 1). La finalidad de la delimitación de estos parques es la de priorizar la protección de los suelos dentro de las políticas de ordenación del territorio.

El Plan de Acción de la Huerta de Murcia, enmarcado en la Estrategia de Ciudad Murcia 2020, puesto en marcha por la Concejalía de Urbanismo, Medio Ambiente y Huerta del Ayuntamiento de Murcia, prevé la realización de un *Plan Especial de Protección de la Huerta*, con la finalidad de abordar la recuperación, conservación y revalorización del patrimonio agrario, cultural, histórico, medioambiental y paisajístico tanto de la ciudad como las pedanías y huertas perimetrales. La construcción de la autovía puede afectar a muchos de estos valores, por lo que no se debería realizar ninguna actuación hasta disponer de este Plan Estratégico, en el que se contemple la delimitación de los Parques Agrarios en la Zona Este de la Huerta, de acuerdo con la propuesta del proyecto OSDDT.

El pleno del Ayuntamiento de Murcia, con el apoyo de todos los grupos políticos<sup>1</sup>, se adhirió (octubre de 2016), al Pacto Estatal por la Soberanía Alimentaria, la Educación Ambiental y la Sostenibilidad del Territorio<sup>2</sup>, surgido de las I Jornadas de la Federación Intervegas celebradas en Granada en 2015. El pleno del Ayuntamiento de Murcia, con el acuerdo también de los cinco partidos, se ha adherido (octubre de 2017) a la Red de Ciudades por la Agroecología<sup>3</sup>.

En ambos documentos suscritos, los partidos con representación en el Ayuntamiento de Murcia se comprometen, entre otras consideraciones, a promover y ejecutar medidas para proteger el suelo fértil de la Huerta de Murcia con su red de regadío tradicional y a fomentar iniciativas productivas de base agroecológica. La construcción de la autovía proyectada está en contradicción con la voluntad política manifestada por el Ayuntamiento de Murcia, con su adhesión al Pacto Intervegas y a la Red Europea de Ciudades por la Agroecología.

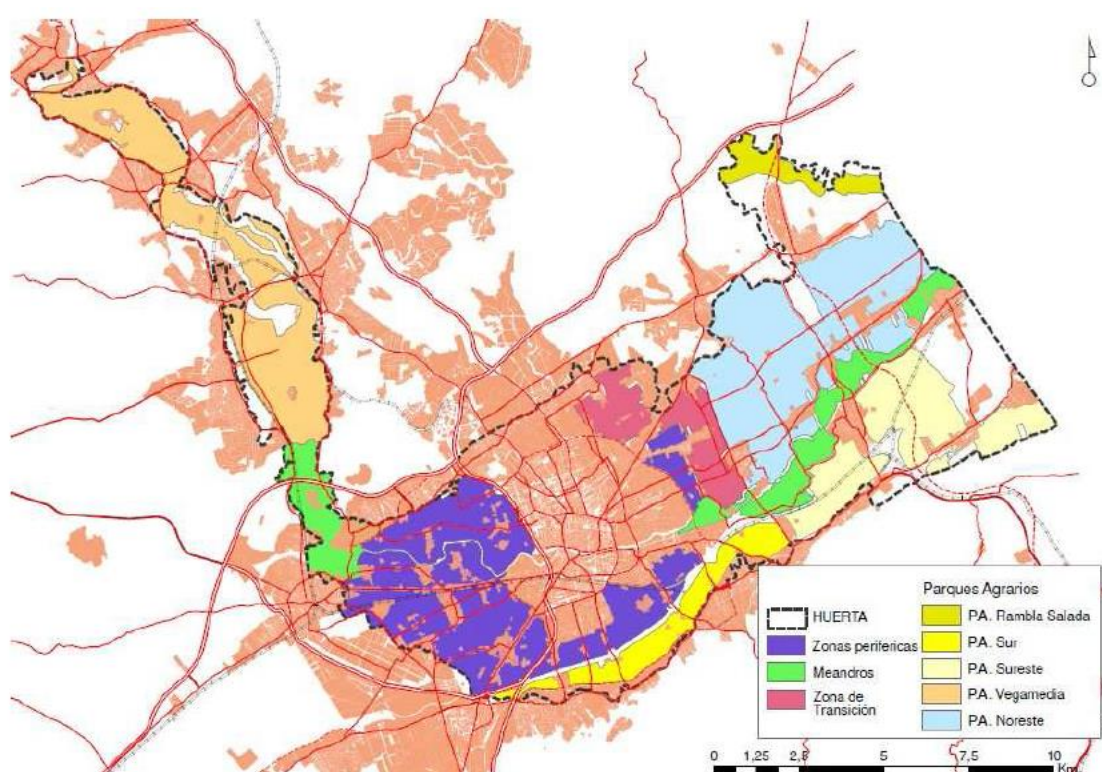
---

<sup>1</sup><http://www.laverdad.es/nuestra-tierra/medio-ambiente/201610/11/murcia-adhiere-pacto-soberania-20161011014258-v.html>

<sup>2</sup><http://intervegas.org/pacto/>

<sup>3</sup> <http://esahoramurcia.es/murcia-se-sumara-la-red-ciudades-la-agroecologia/>

Figura 1



- 8º. Su construcción supone **un gran impacto para las poblaciones de Santomera y las pedanías del municipio de Murcia que atraviesa**. En cuanto al término municipal de Santomera, éste quedará dividido en dos partes aislando uno de sus barrios (el de la Inmaculada); la antes denominada 'autovía del bancal' entre Zeneta y Santomera supone la destrucción de una gran superficie de huerta tradicional bien conservada, la expropiación de tierras, viviendas y parcelas del polígono industrial así como la aparición de una barrera que dificultará la movilidad de los habitantes de la zona y de las necesidades de la actividad agrícola.
- 9º. No podemos olvidar que todas las alternativas de trazado agravan el **riesgo de inundación en la huerta tradicional**, dificultan la realización de tareas agrícolas y fragmentan e incomunican injustificadamente el territorio
- 10º. La proyectada autovía producirá un **gran impacto ambiental, visual y acústico**. El impacto visual que originará es, obviamente, evidente ya

que dicha autovía se verá desde distintos puntos de la región, al transcurrir todo el trazado por una llanura. En el pueblo de Santomera las actuales vistas del paisaje que disfrutamos actualmente cambiarán por la imagen de todo el recorrido de dicho tramo. Asimismo, se verá afectada la actual calidad de vida de la población santomerana acostumbrada a la cercanía y el fácil acceso a zonas de montaña como, por ejemplo, el paso a la sierra del Cabezo de Bermejo. Además los camino de entrada a las zonas de huertas quedarían interrumpidos por esta monumental y aberrante construcción, dificultando el acceso y el disfrute de estos paisajes que tanto apreciamos los vecinos y vecinas de Santomera. Las preciosas vistas y la tranquilidad de la que se disfruta al pasear por la Sierra antes citada desaparecerían al quedar totalmente destrozadas por esta autovía que no sólo quedará afectada visualmente sino que el ruido y la reverberación harán imposible el disfrute de nuestro patrimonio natural deteriorando para siempre un entorno único.

- 11º. Existen en Santomera y en otras localidades afectadas por el proyecto de la Autovía diversas asociaciones, colectivos y clubes que practican sus actividades al aire libre (algunas de ellas famosas en la Región de Murcia) como son las deportivas, las rutas de senderismo, de montaña, de bicicleta y otras rutas senderistas culturales, ecológicas, de la huerta, etc. que se parten por la mitad.
- 12º. El proyecto de autovía provocará el **aislamiento** entre los distintos espacios protegidos, Lugares de Importancia Comunitaria y Zonas de Especial Protección para las Aves, como son **el LIC del Humedal del Pantano de Santomera con el LIC de la Sierra de Orihuela**, que si bien serán afectadas directamente en los límites físicos de estos espacios sí que impedirá las funciones de corredor ecológico esencial y contribuirá al aislamiento genético de las poblaciones de fauna y flora presentes en todos ellos.

Sin lugar a dudas la autovía dejará sin continuidad física la conexión entre los dos espacios protegidos y actuará como barrera para el intercambio genético entre ambos espacios, ya de por sí con problemas de aislamiento por su desproporcionada superficie de frontera, siendo mucho más vulnerables a la difusión de impactos hacia su interior.

Es evidente que la modificación del trazado supone la desaparición física de parte del monte denominado **Cabezo Morales**, creando un gran talud que generaría un grave impacto ambiental, paisajístico y acústico en la zona.

En concreto, aunque el estudio adolece de la información legalmente requerida, y simplemente recoge los valores ambientales cartografiados por la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad, existen muchos más elementos naturales presentes en el área que intencionadamente se omiten como parte de una estrategia de desvirtuar el valor ambiental de estos espacios agrícolas históricos y plegarse a los intereses particulares que no son objeto de la Evaluación de Impacto

Ambiental desvirtuando el objetivo de minimizar realmente los impactos. Ni que decir tiene que las medidas correctoras y compensatorias son irrelevantes por no decir inexistentes con la intención clara de ahorrar precisamente en el fin último de este procedimiento: la salvaguarda de nuestro medio ambiente.

No podemos, tampoco, dejar de lado la presencia en la zona de especies nidificantes como la del **Búho real** (*Bubo bubo*), **Águila perdicera** (*Aquila fasciata*), **Águila culebrera** (*Circaetus gallicus*) y **Águila real** (*Aquila chrysaetos*), especies amenazadas e incluidas en el **Anexo de la Ley 7/95 de La Fauna Silvestre, Caza y Pesca Fluvial** como especies en Peligro de Extinción y de Interés Especial sin que siquiera sean tenidas en cuenta en la información básica.

En este sentido, consideramos que el **Estudio de Impacto Ambiental incumple el artículo 32 de la Ley 7 / 95, del 21 de abril, de la Fauna Silvestre, Caza y Pesca Fluvial**, referido a la Evaluación de Impacto Ambiental que exige que *“Todas aquellas actividades que precisen de cualquier procedimiento de evaluación del impacto ambiental, por la legislación vigente, incluirán en sus estudios respectivos una valoración detallada de sus efectos sobre la fauna silvestre y sus hábitats, especialmente la catalogada con algún grado de amenaza, indicando expresamente las medidas correctoras que se precisen para minimizar al máximo dichos efectos”*. El estudio de impacto ambiental tramitado no realiza una valoración detallada de dicha fauna, ni se indican las medidas correctoras que se precisarían en su caso.

Como reconoce el estudio, **el ruido generado por la futura autovía sobrepasará los niveles establecidos por el Decreto nº 48/1998, de 30 de julio**, de protección del medio ambiente frente al ruido, de día y de noche, precisamente en las áreas más sensibles ambientalmente como son los Espacios Protegidos, LIC y ZEPA y zonas residenciales.

Hay datos que demuestran que las zonas de Huerta, están sufriendo una disminución notable. Citamos datos textuales del estudio denominado **“Huerta de Murcia. Hacia un sistema agropolitano sostenible y resiliente”** (realizado por José M. Egea Fernández y José M. Egea Sánchez en 2.017), patrocinado por la propia Concejalía de Urbanismo, Medio Ambiente y Huerta.

En el punto, ‘Regresión del espacio agrario de la huerta’, dice textualmente: *“La expansión del espacio agrario de la Huerta y zonas adyacentes culmina hacia 1970, con una superficie de 21.559 hectáreas (Calvo1975), de las cuales 15.625 hectáreas corresponden a la huerta tradicional (incluidos núcleos de población y caminos) y el resto a nuevos regadíos, que se extienden hacia las laderas de las sierras limítrofes (Zapata 1974). A partir de esta fecha, incluso antes, se produce el declive de la huerta tradicional, paralelo a la expansión urbana.*



*Analizar la evolución de la superficie de huerta a lo largo de las últimas décadas es difícil de establecer. Y esto es debido a las distintas técnicas utilizadas en los diferentes estudios realizados, así como a la inclusión o no de los espacios urbanos y/o urbanizables. En la tabla 5 se presenta una secuencia de datos, más o menos homogénea, centrada en la superficie de riego neto de la huerta tradicional.*

**Tabla 5.** Evolución de la superficie de riego neto en la Huerta.

<b>Año</b>	<b>1935</b>	<b>1995</b>	<b>2008</b>	<b>2012</b>
Superficie (ha)	13.500	11.500	8.000	7 237
Autores	Martínez y Esteve 2013	Martínez y Esteve 2013	Martínez y Esteve 2013	Gil y Gómez Espín 2014

*De acuerdo con estos datos, entre 1935 y 2012 la pérdida de superficie de riego de la huerta tradicional es de 46,4 %. Estos datos son muy próximos a los indicados en el programa Alberca55, del Ministerio de Medio Ambiente que, en 2007, cifraba la superficie regable en 7.976 hectáreas. Esta reducción del espacio agrícola es mucho más acelerada de lo previsto. En un estudio realizado por Martínez y Esteve (2003) se estimaba que la superficie de huerta en 2025 rondaría las 8.400 hectáreas. Las causas de esta pérdida superior a la estimada se atribuye a los sucesivos cambios del PGOU (Baños et al. 2016).*

*La pérdida significativa de los fértiles regadíos periurbanos unido a la escasa superficie de huerta no urbanizable, constituye no sólo una grave pérdida de patrimonio agrario y cultural, que ya es grave de por sí, sino también un atentado contra la seguridad y soberanía del Área Metropolitana Murciana, lo que puede llegar a ser realmente dramático en un futuro inmediato”.*

Además por el trabajo publicado en 2006 por José M. Egea Fernández y José M. Egea Sánchez se establece una nueva denominación para lo que comúnmente llamamos huerta, como **Lugares de Interés Agroecológico (LIAs)**, indicando: “Los Lugares de Interés Agroecológico (LIAs) se han propuesto 2006) con la finalidad de inventariar, catalogar, delimitar y describir sistemas agrarios tradicionales con una gran diversidad de recursos genéticos locales y/o provistos de elementos patrimoniales de interés. Se han definido como “áreas de cultivos tradicionales que presentan una gran diversidad de recursos genéticos, que han contribuido de forma más o menos significativa al desarrollo socioeconómico de su entorno y que conservan elementos culturales relevantes, vinculados a la historia y al paisaje”. Los LIAs se consideran como áreas clave para la conservación de la Biodiversidad Agraria (recursos genéticos, paisajes agrarios y cultura campesina), por la presencia de valores naturales y culturales significativos. Además, constituyen hábitats idóneos para el análisis de sistemas agrarios sostenibles desde una perspectiva agroecológica, debido a que incluyen agrosistemas que han perdurado a lo largo del tiempo y que mantienen

*sus características principales a pesar de la presión que ejerce el modelo agroalimentario globalizado imperante.”*

Teniendo en cuenta que los datos de los que disponemos son del año 2012 y que la pérdida de zona de huerta, debido a distintas obras, es muy superior a la señalada anteriormente, es obvio que la construcción de esta autovía supondrá una reducción aún mayor de nuestra huerta.

Debido a esta tendencia, significativa y evidente, de la **disminución de la superficie de la huerta**, consideramos aún más necesario su protección y la del entorno que la rodea impidiendo que se lleve a cabo la construcción de la autovía que la dañaría de modo irreparable. En este sentido creemos que debe ser emitido un informe de la Concejalía de Urbanismo, Medio Ambiente y Huerta de Murcia, relativo al impacto que esta construcción supondrá en nuestra huerta.

En todo caso, no dejan de sorprender a la ciudadanía las contradicciones en las que incurren los distintos Ministerios y Consejerías impulsando acciones que se oponen entre sí, como es el caso de defensa de la Huerta y la construcción de una autovía que la atraviesa. Sería conveniente que aunaran sus criterios de actuación.

- 13º. El Paisaje Cultural es una categoría propuesta en 1992, aplicable a **espacios susceptibles de ser incluidos en la Lista de Patrimonio Mundial de UNESCO**. Se han definido como lugares en los que se combina el trabajo de la naturaleza y el ser humano y que, además, son ilustrativos de la evolución de la sociedad humana y del uso del espacio a lo largo del tiempo, bajo la influencia de limitaciones físicas y/o oportunidades presentadas por el medio natural y de las sucesivas fuerzas sociales, económicas y culturales. Nadie podrá poner en duda que la Huerta cumple sobradamente los requisitos para ser incluida dentro de este Patrimonio Mundial.
- 14º. A la vista de tantas deficiencias y debido a las especiales características de la zona en la que se localiza el proyecto consideramos que la evaluación realizada es incompleta y que no hay una clara justificación del proyecto. Exigimos que **los posibles impactos de todo tipo** (ambiental, paisajístico, económico, agrícola, etc.) generados por esta autopista **sean evaluados de forma conjunta** con los generados por las dos macro infraestructuras ya construidas en la zona: **la autovía del Reguerón y el trazado del tren de alta velocidad (AVE) Elche – Murcia** proyectado por el Ministerio de Fomento.
- 15º. En cuanto a la utilización de áridos de canteras cercanas hay que hacer especial mención a la cantera Cz-4, propiedad de la empresa ARIMESA, que se encuentra en situación ilegal y con un Decreto de cierre del Ayuntamiento de Santomera de 11 de marzo de 2009, previo Decreto de fecha 19 de junio de 2007, avalado por la sentencia firme del **Tribunal Superior de Justicia de Murcia (Sala de lo Contencioso.-**

**Administrativo, Sección 2ª), Sentencia núm. 25/2015 de 19 de enero.**  
JUR 2015/41691 por lo que sería incoherente la utilización de áridos de esta explotación ilegal.

### **TERCERA: Aspectos legales y normativos**

- 1º. El 23 de octubre de 2007, el Parlamento Europeo aprobó la Directiva 2007/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación (transpuesta al ordenamiento jurídico español a través del Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación). De forma simplificada, esta normativa conlleva entre sus tareas: Evaluación preliminar del riesgo de inundación (EPRI) e identificación de las áreas de riesgo potencial significativo de inundación (ARPSIs).”

Más adelante, especifica, que el ARPSI 9 (Vega Media del Segura) es la segunda de las ARPSIs con mayor extensión de la zona inundable. Dentro de esta ARPSI se engloban alguno de los subtramos de cauce con caracterización de la peligrosidad más elevada, como es el caso del río Segura o el río Guadalentín entre otros. Por otra parte, se trata de la zona geográfica de la Demarcación más vulnerables dado que existe una importante población (49% de la población total de la Demarcación afectada) y tiene actividades económicas importantes,

- 2º. La memoria del proyecto no está incluida en el Plan de Carreteras de la Región de Murcia, porque sencillamente este no existe. Hay que tener en cuenta, que de acuerdo con el espíritu de la Ley 2/2008, de 21 de abril de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia las diferentes actuaciones que se realicen en la red de carreteras de esta Comunidad deberían de estar incluidas en el Plan de Carreteras y aprobado conforme a lo establecido a la normativa sectorial.

Además este Plan deberá someterse a evaluación ambiental estratégica, de conformidad con la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

Para subsanar esta deficiencia básica del proyecto sería necesario disponer previamente de un nuevo Plan de Carreteras que contemplara esta conexión y que el mismo hubiera sido sometido a un procedimiento reglado de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

El proyecto que se presenta ahora denominado Autovía enlace de Zeneta–enlace con autovía a-7 forma parte de un proyecto aún mayor que es el Eje Yecla-San Javier, troceado en cuatro tramos, incluido el de Pinoso, pero que forman parte de una misma unidad. Esta circunstancia es importante, tanto a la hora de tramitar adecuadamente el proyecto como a la hora de evaluar su impacto, siendo preceptivo de acuerdo a la normativa

comunitaria de evaluación de impacto ambiental de proyectos, que estos sean evaluados en conjunto y no fragmentadamente.

- 3º. El proyecto de la autovía contradice el nuevo **Real Decreto de Zonas inundables, (Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, el Reglamento de Planificación Hidrológica, aprobado por el Real Decreto 907/2007, de 6 de julio**, y otros reglamentos en materia de gestión de riesgos de inundación, caudales ecológicos, reservas hidrológicas y vertidos de aguas residuales). Consideramos que, al ser nuestra zona altamente inundable y debido a la nueva legislación en relación a la regulación de zonas inundables, es preciso que se realice un nuevo estudio actualizado así como que el proyecto cumpla íntegramente la legislación vigente en vez de apoyarse en el estudio de impacto ambiental realizado para un trazado distinto en el que, lógicamente, no se pudo tener en cuenta esta normativa al no existir pero que en estos momentos es de obligado cumplimiento.
- 4º. Consideramos que **la Huerta de Murcia** debe ser un espacio a proteger y ser considerada y declarada como un **patrimonio cultural inmaterial**, tal y como se establece en el Artículo 2. de la **Ley 10/2015, de 26 de mayo, para la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial**, cuando recoge concretamente dentro del concepto de patrimonio cultural inmaterial (apartado g) “*los aprovechamientos específicos de los paisajes naturales*”. Es evidente que, aunque aún no haya sido declarada oficialmente patrimonio cultural inmaterial, la huerta de Murcia debe ser protegida por nuestros poderes públicos.
- 5º. Resulta incongruente que, en el año 2009, el **Consejo de Hombres Buenos** haya sido elegido **Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad** por la UNESCO y que, al mismo tiempo, no se haya reclamado que tanto las acequias como la Huerta que gestiona este Consejo formen parte de ese patrimonio inmaterial y que, en todo caso, gocen de un especial protección por los poderes públicos. Muy al contrario, se propone la construcción de una autovía que las destroza y que supondrá un abandono de los cultivos, de las acequias y de los azarbes que dan servicio a los mismos.
- 6º. En la citada **Ley 10/2015, (Artículo 1.)**, se establece que: “*El objeto de la presente ley es regular la acción general de salvaguardia que deben ejercer los poderes públicos sobre los bienes que integran el patrimonio cultural inmaterial, en sus respectivos ámbitos de competencias*” entendemos que, con este proyecto, los poderes públicos en lugar de proteger estos bienes van a ser los responsables de su destrucción.
- 7º. Asimismo, en el **Artículo 3, apartado h** de la mencionada **Ley10/2015**, queda indicado literalmente que “*La sostenibilidad de las manifestaciones culturales inmateriales, evitándose las alteraciones cuantitativas y cualitativas de sus elementos culturales ajenas a las comunidades portadoras y gestoras de las mismas. Las actividades turísticas nunca*

*deberán vulnerar las características esenciales ni el desarrollo propio de las manifestaciones, a fin de que pueda compatibilizarse su apropiación y disfrute público con el respeto a los bienes y a sus protagonistas.”*

- 8º. En el mismo sentido la **Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español**, en su título VI, bajo el epígrafe de **Patrimonio Etnográfico**, establece en su **Artículo cuarenta y seis**: “*Forman parte del Patrimonio Histórico Español los bienes muebles e inmuebles y los conocimientos y actividades que son o han sido expresión relevante de la cultura tradicional del pueblo español en sus aspectos materiales, sociales o espirituales.*” Por su parte, el **Artículo cuarenta y siete** especifica que «se considera que tienen valor etnográfico y gozarán de protección administrativa aquellos conocimientos o actividades que procedan de modelos o técnicas tradicionales utilizados por una determinada comunidad». Del mismo modo que en el **Artículo primero**, apartado 2, señala con toda claridad que “*Integran el Patrimonio Histórico Español los inmuebles y objetos muebles de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico. También forman parte del mismo el patrimonio documental y bibliográfico, los yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques, que tengan valor artístico, histórico o antropológico.* Asimismo, forman parte del Patrimonio Histórico Español los bienes que integren el Patrimonio Cultural Inmaterial, de conformidad con lo que establezca su legislación especial.” No cabe duda de que la Huerta de Murcia debe tener la consideración del patrimonio cultural inmaterial y, en consecuencia, en aplicación de esta Ley debe ser incluida en el Patrimonio Histórico Español y velar por su salvaguardia y protección.
- 9º. Igualmente, aunque el trazado que se pretende realizar circula únicamente por la Comunidad autónoma de Murcia, apelando al apartado **1.28.ª del artículo 149 de la Constitución Española**, es competencia exclusiva del Estado la “defensa del patrimonio cultural, artístico y monumental español contra la exportación y la expoliación», por lo que solicitaremos su intervención ante la eminente catástrofe que puede originar la construcción de esta obra en nuestra zona que es, sin lugar a dudas, patrimonio cultural inmaterial.
- 10º. Es forzoso que este proyecto sea informado por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, debido a que la **Ley 10/2015**, que en su **artículo 11, apartado 2**, establece que “*Corresponden a la Administración General del Estado, a través del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, en colaboración con las Comunidades Autónomas, las siguientes funciones:*
- a) La propuesta, elaboración, seguimiento y revisión del Plan Nacional de Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial.
  - b) La gestión del Inventario General de Patrimonio Cultural Inmaterial.
  - c) La salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial mediante la Declaración de Manifestación Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial, en los términos previstos en esta ley.”

11º. Por otra parte, en el **Boletín oficial de 5 de diciembre de 2017, número 123 IX, legislatura de la Asamblea Regional de Murcia, en su punto 3 Acuerdos y resoluciones, apartado 1**, se hace una declaración institucional sobre defensa de los territorios agrarios históricos. Concretamente: “... los cuatro grupos de la Asamblea Regional de Murcia firman la siguiente Declaración Institucional: La Asamblea Regional de Murcia se compromete a colaborar para hacer realidad el siguiente decálogo en defensa de los Territorios Agrarios Históricos:

*1.- Impulsar la protección y adaptación normativa. Instar a quien tenga atribuidas las competencias en la materia que realicen los cambios normativos necesarios para iniciar una clasificación agroambiental de los Territorios Agrarios Históricos y la protección de sus suelos frente a cualquier otro uso no compatible con la actividad agraria, e iniciar los procesos para recuperar los espacios degradados de estos territorios.*

*2.- Promover la dinamización de la actividad agraria...*

*3.- Reconocer el papel de los agricultores y agricultoras. ...*

*4.- Impulsar la recuperación de los Territorios Agrarios Históricos como despensas sostenibles y fuentes de empleo y riqueza.*

*5.- Defender los Territorios Agrarios Históricos y sus valores actualizando el catálogo de bienes patrimoniales de los mismos e impulsando su recuperación, dando prioridad al uso preferentemente productivo y agrario de los mismos, manteniendo sus señas de identidad, dando participación a sus habitantes y mejorando la calidad de vida de sus ciudadanas y ciudadanos.*

*6.- Colaborar en el mantenimiento y preservación de su estructura territorial.*

*7.- Fomentar la vinculación de los Territorios Agrarios Históricos a la Educación.*

*8.- Facilitar la incorporación de los productos de los Territorios Agrarios Históricos en circuitos cortos de consumo, distribución y comercialización adoptando medidas para fomentar la comercialización directa de los productos de los Territorios Agrarios Históricos en los mercados.*

*9.- Difundir los valores de los Territorios Agrarios Históricos a la ciudadanía, mediante campañas de información, concienciación, promoción y sensibilización.*

*10.- Instar a la creación de un Consejo Estatal para la red de los Territorios Agrarios Históricos que pueda posteriormente integrarse en el Observatorio Europeo de la Agricultura Periurbana.”*

En conclusión, en base a la legislación citada en los puntos anteriores y a la declaración institucional firmada por los cuatro grupos de la Asamblea Regional de Murcia, en fecha 5 de diciembre de 2017, resulta imprescindible y urgente solicitar que no se realice la proyectada autovía.

12º. Finalmente, dentro de este conjunto de alegaciones relativas a los aspectos legislativos, es imprescindible recordar que nuestra **Carta Magna** establece, en el **Artículo 45 del Capítulo tercero**, referente a los principios rectores de la política social y económica, lo siguiente:

1. *“Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo.”*
2. *“Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.”*
3. *“Para quienes violen lo dispuesto en el apartado anterior, en los términos que la ley fije se establecerán sanciones penales o, en su caso, administrativas, así como la obligación de reparar el daño causado.”*

Tenemos el convencimiento de que este proyecto de Autovía atenta a nuestro derecho a disfrutar de un medio adecuado y a nuestro deber de conservarlo. Consideramos, en consecuencia, elevar nuestra petición tanto al Defensor del Pueblo como al Tribunal Constitucional para que se determine si nuestros derechos y deberes como ciudadanos y ciudadanas españoles están siendo violados.

#### **CUARTA: Aspectos económicos y sociales:**

Creemos que la construcción de la autovía supone un enorme **gasto de fondos públicos** que podrían destinarse a cubrir necesidades básicas de la población y a servicios sociales destinados a los colectivos más desfavorecidos. Consideramos que se trata. Una vez más, de un tipo de actuaciones que reafirman aún más los desequilibrios territoriales y ambientales. El Gobierno central tiene como objetivo prioritario la reducción del gasto, sin embargo sus presupuestos siguen destinando ingentes cantidades de dinero a las partidas destinadas a la construcción de infraestructuras de transporte viario. Si las arcas son finitas y cada vez los presupuestos son menores, es evidente que no podemos destinar recursos monetarios a todos los ámbitos. Es incomprensible que las directrices en política económica sigan dirigidas al gasto de infraestructuras **reduciendo las partidas de lo que se entiende como “gastos no productivos”, es decir, los gastos sociales.** Este reparto en los presupuestos tiene como consecuencia directa un agravamiento de las diferencias entre unas clases sociales y otras; entre unos estratos de población y otros como son las personas con diversidad funcional,

colectivos de mayores, personas en riesgo de exclusión, menores, mujeres víctimas de violencia, etc.

No menos importante son las consecuencias del trazado de la proyectada autovía en términos de la **población afectada**: propietarios y propietarias de viviendas cercanas a la autovía; titulares de parcelas del polígono industrial en desarrollo que deberán ser expropiadas; personas que viven en la zona y que por su cercanía al trazado van a resultar especialmente afectadas como la Residencia de mayores, el Colegio Ramón Gaya, paseantes del circuito de la Acequia, menores que juegan en los espacios públicos de los jardines adyacentes, etc.

#### QUINTA: Impactos Globales

Los organismos internacionales como el Panel Intergubernamental sobre **Cambio Climático** (IPCC), organismo caracterizado por la objetividad de sus planteamientos y por estar compuesto por más de 500 científicos de todo el mundo, han afirmado que existen argumentaciones más que fundadas que permiten asegurar que hay una relación directa entre la actividad humana y los efectos negativos que están teniendo lugar sobre la modificación del clima planetario, siendo el transporte es uno de los sectores más importantes. En concreto han señalado que se pueden producir elevaciones de la temperatura entre 1,5° C y 4,5° C, lo que dará lugar a desastres naturales de gran envergadura: ampliación de zonas desérticas (ya la Península Ibérica es una de las zonas más afectadas por este proceso), desplazamiento de poblaciones y de la actividad agropecuaria, elevación del nivel de costas, agravamiento de los desastres naturales, etc.

En esta línea la Organización Meteorológica Mundial recomienda prudencia a los Gobiernos a la hora de diseñar cada una de las políticas sectoriales de energía, de vivienda y especialmente las de transportes, como es el caso de esta nueva infraestructura, sugiriendo una serie de actuaciones que permitieran colaborar a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. La actuación propuesta aleja a España de la posibilidad de cumplir con los acuerdos de París. Las consecuencias del transporte tienen una estrecha relación con la reducción de la capa de Ozono troposférico

El tráfico es también el responsable del ruido en la ciudad pero no solamente en las áreas urbanas más consolidadas sino también en aquellas zonas interurbanas que registran niveles de ruido por encima de los límites admitidos. El espacio que quedará atravesado por esta nueva actuación, como es el caso de Santomera y de varias pedanías de la región Murcia será un territorio especialmente afectado por este tipo de problemáticas acústicas.



## SEXTA: Política de transporte

Existe un grave error argumental por parte de la Administración referente a la determinación de cuáles son las verdaderas “**necesidades de transporte**”. En este sentido, se parte de la equivocación de justificar el desarrollo territorial y su relación con las necesidades de transporte individual, extrapolando las supuestas demandas de “automovilistas” al conjunto de la ciudadanía. Se da por sentado que toda la población posee un vehículo a motor o un permiso de conducción y que además debe trasladarse por autovía. El automóvil es un bien privativo y posicional lo que significa que no puede ser utilizado al mismo tiempo por el conjunto de la sociedad de modo que lo que debe contemplar una mejora, en cuanto a las necesidades de transporte de la población, presentes y futuras, debería estar enfocada al **transporte público y a la mejora de la red de carreteras existente**. Son muchos los grupos sociales que piensan que la opción de construir más carreteras no soluciona los problemas de movilidad. Al contrario, la construcción de nuevas carreteras, genera el “efecto llamada” que invita a nuevos conductores a usar el vehículo privado en sus desplazamientos y genera nuevas necesidades de infraestructuras, creando crecientes impactos ambientales y sociales en una sociedad y medio natural que cada vez son más vulnerables.

## SÉPTIMA: Consecuencias urbanísticas

Conviene señalar que otro de los efectos lamentables de la construcción de infraestructuras viarias es el desencadenamiento de operaciones “oscuras”, de carácter especulativo. No se sabe bien qué fue primero si la necesidad de construir la carretera o la de recalificar terrenos y generar plusvalías edificatorias. A nadie se le escapa que se ha permitido la degradación y deterioro del territorio mediante la construcción masiva de urbanizaciones y que es habitual que las constructoras reclamen una infraestructura de transporte que les facilite la venta de las viviendas y sí se construye una autovía mejor porque eleva el precio de las viviendas. Dicho más claramente, son estas infraestructuras viarias las que de una forma más clara potencian este tipo de urbanización

## CONCLUSIONES

En definitiva, la ejecución de este proyecto no está justificada actualmente. Existen alternativas para resolver el problema del tráfico de la carretera de

Abanilla, como por ejemplo que se aprovechen al máximo las infraestructuras de transporte ya existentes, que se realice una variante al oeste del municipio de Santomera y que se mejore la carretera RM-303 (Santomera-Alquerías), desdoblándola y realizando un carril bici.

Si a todo lo anterior le sumamos que los impactos ambientales antes mencionados de la obra, sean directos o indirectos, acarrearían graves consecuencias para el entorno de la población de Santomera y de las pedanías afectadas por el trazado previsto, es lógico que solicitemos que sea desestimado.

Por otra parte, se solicita que el Ministerio de Fomento, en coordinación con el Gobierno Regional de Murcia, impulse en el ámbito afectado, municipio de Santomera y pedanías del municipio de Murcia, la creación de plataformas de transporte público (autobús, tren, etc.) que disuadan del uso del vehículo privado con el consiguiente beneficio ambiental en la lucha contra el cambio climático derivado de menores emisiones de gases de efecto invernadero. La aprobación de la autovía proyectada fomenta el uso del vehículo privado y, en consecuencia, la consiguiente generación de gases de efecto invernadero.

Finalmente y teniendo en cuenta que la legislación a la que se apela es posterior a la aprobación del proyecto, es imprescindible que se revise y que se cancele dicho proyecto para adecuarlo a la legislación actualmente vigente con el objetivo de que no desaparezca ni se destruya nuestro bien más preciado que es la Huerta.

En consecuencia y por todas las razones expuestas en este informe: Aspectos generales, Medioambientales, Legales y normativos, Económicos y sociales, Globales, Política de Transportes y Consecuencias urbanísticas, manifiesto mi rechazo a la actuación propuesta "AUTOVÍA DE CONEXIÓN DE LA A-7 EN SANTOMERA CON LA COMARCA DEL MAR MENOR. TRAMO: ENLACE DE ZENETA CON AUTOVÍA A-7".

**SE SOLICITA:** Que, teniendo por presentado este escrito y documentos que lo acompañan, se sirva admitirlo y tenga por realizadas, en tiempo y formas, **las ALEGACIONES** que en él se contienen frente al **Anuncio de Información pública para aprobación definitiva de la actualización del estudio informativo de la autovía de conexión de la A-7 en Santomera con la comarca del Mar Menor. Tramo: enlace de Zeneta con autovía A-7**, que se proceda a **la paralización del proyecto** y a la canalización de los esfuerzos y presupuesto del Ministerio en **el estudio de un proyecto alternativo** que contenga la mejora de las infraestructuras existentes, según los criterios expuestos en el cuerpo de este escrito, un proyecto más eficiente para los problemas de movilidad que en teoría se pretenden resolver, así como que, tal

y como se establece en el Artículo 2. de la Ley 10/2015, de 26 de mayo, para la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, **la Huerta de la Vega del Segura y Murcia** sea protegida, de forma prioritaria e inexcusable, y **sea declarada Patrimonio Cultural Inmaterial**.

En Santomera, a \_\_\_\_\_ de febrero de 2018

**Fdo.:** \_\_\_\_\_

D.N.I. nº \_\_\_\_\_

---

**D. José Antonio Fernández Lladó.** Director General de Carreteras  
Consejería de Presidencia y Fomento.  
Plaza Santoña nº 6 - 30006, Murcia