



Por favor sigue las siguientes instrucciones y compártelas con el mayor número de gente posible.

Cuanto más seamos más posibilidades tendremos de parar esta obra innecesaria para Santomera y que puede acabar con nuestra huerta.

¿TIENES DUDAS?

Envíanos un email a noalautoviadelbancal@gmail.com y te ayudaremos a rellenar tu alegación de forma personalizada.

<https://noalautoviadelbancal.es>

<https://www.facebook.com/noalautoviadelbancal/>

¿Cómo alegar a la segunda exposición informativa de la A-7 Tramo Zeneta-Santomera?

1. Descarga nuestras alegaciones (12 en total) de la web de la plataforma. Fotocópia e imprime todas las que necesites.

Si has asistido a la reunión del día 4 de Septiembre tendrás una carpeta con todas las alegaciones que puedes fotocopiar.

<https://noalautoviadelbancal.es/campanas/2a-alegaciones-al-trazado/alegaciones-agosto-plataforma/>

2. Rellena TODAS las alegaciones con tu NOMBRE, DNI, y DIRECCIÓN (para recibir notificaciones). No olvides poner la fecha y firmarla.

3. Preséntalas en la Ventanilla Única de tu Ayuntamiento, o en la Consejería de Presidencia y Fomento de Murcia, Plaza Santoña nº 6 – Murcia

4. Plazo: 11 de Septiembre

PREGUNTAS Y DUDAS FRECUENTES

¿Qué documentación necesito llevarme para presentarla en la Ventanilla Única?

Dos ejemplares de cada alegación (original y fotocopia) que presentes, para que te devuelvan uno sellado.

DNI, carnet de conducir o Pasaporte en vigor de la persona que la presenta.

¿Puedo presentarlas en el registro de cualquier Ayuntamiento aunque no esté empadronado?

Sí. En la **ventanilla única de cualquier ayuntamiento de la Región de Murcia**, directamente en la Consejería de Fomento de Murcia o en las delegaciones del Gobierno de cualquier comunidad, puedes presentar las alegaciones para que queden registradas.

¿Puedo presentar todas las alegaciones que quiera?

Sí. Te animamos a que presentes al menos los 12 modelos que te proponemos aquí, cumplimentando debidamente todos los datos del encabezamiento y, al final, lugar, fecha, nº de DNI y firma

¿Puedo presentar mis propias alegaciones?

Sí. Los documentos puedes descargarlos en formato word y añadir los datos que consideres oportunos, los daños que indirectamente te afecten como cercanía, división de parcela, pérdida de tierra, etc... o eliminar los párrafos con los que no te sientas identificado/a.

ALEGACIONES

**Dirección General de Carreteras
Consejería de Fomento e Infraestructuras
de la Comunidad de Murcia**

Calle Acisclo Díaz, n.º 6
3005 - Murcia

D. _____ con DNI _____, con domicilio a todos los efectos de notificaciones que pudieran tener lugar por el expediente al que se refiere este escrito en _____, comparece ante dicho ente autonómico para manifestar lo siguiente:

Que dentro del plazo y término concedido por la publicación en el BORM número 174 con fecha 30 de Julio del presente año que recoge la **“Segunda Información Pública para Aprobación Definitiva 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”**, presentó las siguientes observaciones que atañen directamente a la concepción global del trazado formuladas como

ALEGACIONES

Primera.

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación definitiva tiene como objetivo **“la necesaria actualización del documento existente en base a las distintas circunstancias sobrevenidas desde la fecha de su aprobación definitiva en 2004 hasta la actualidad[...]”**

No se ha llevado a cabo dicha revisión ni su actualización, ya que **NO SE HA REDACTADO DE ACUERDO A las leyes aprobadas después del primer estudio realizado en el año 2004**, que son de obligado cumplimiento, y que se detallan a continuación:

1. Decreto 48/1998, de 30 de Julio, sobre protección del medio ambiente frente al ruido. Ya en el artículo 6 dice de forma literal:

Artículo 6.

1.- Los proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental susceptibles de generar alteración del medio ambiente sonoro y en especial los proyectos de nueva construcción de autopistas, autovías, carreteras y otras vías de tránsito, así como variantes de población y desdoblamientos, incluyendo las mejoras de trazado a que se refiere el apartado 2.10.c) de la Ley 1/1995, de 8 de marzo, de Protección del Medio Ambiente de la Región de Murcia, en sus estudios de impacto ambiental,

analizarán con especial detalle:

a) El nivel de ruido en el estado per-operacional mediante la elaboración de mapas a escala adecuada para el parámetro l_{eq} (nivel sonoro continuo equivalente) durante el periodo diurno y nocturno.

b) Cartografía del nivel de ruido previsto tras el proyecto para los parámetros anteriormente indicados.

c) Comparación del nivel previsto con los límites establecidos para los distintos usos del suelo en el Anexo I.

2.- El impacto ambiental derivado del incremento respecto a los niveles de ruido anteriores a la implantación del proyecto, se valorará de acuerdo con la Recomendación ISO 1996 o UNE 74-022-81 cuyos niveles se reflejan en el Anexo III.

3.- Los Estudios de Impacto Ambiental contendrán en su caso proyectos específicos complementarios de medidas correctoras...

Capítulo III.

Compatibilidad de los usos del suelo y condiciones para la edificación.

Artículo 13.

1. Todos los instrumentos de planeamiento de desarrollo para los suelos urbano y urbanizable situados junto a autopistas y autovías, cuya redacción se inicie con posterioridad a la entrada en vigor de este Decreto, habrán de ser informados con carácter previo a su aprobación definitiva por la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Agua a cuyo efecto contendrán una memoria ambiental que contemple el impacto acústico y las medidas para atenuarlo. El contenido de dicha memoria se atenderá a los criterios y directrices señalados en esta norma.

2. El informe de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Agua elaborado en cumplimiento del apartado anterior, prestará especial atención a la valoración y prevención del riesgo que los nuevos receptores, especialmente centros docentes y viviendas, pueden correr ante cada ubicación proyectada, las consecuencias ambientales para éstos y la conveniencia o no de realizar una modificación del planeamiento propuesto.

Artículo 14.

2. La zonificación de los usos del suelo en dichas figuras de planeamiento general se realizarán teniendo en cuenta las siguientes directrices:

- Ubicación y trazado de autopistas, autovías y carreteras con tráfico interurbano, en bandas dispuestas al efecto que garanticen que en los receptores próximos no se produzcan, por su sola causa, niveles de ruido superiores a los señalados en el Anexo I.

- 2. 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 riesgo de inundación.**
- 3. Resolución de la Dirección General de Urbanismo por la que se aprueba la instrucción técnica urbanística para la aplicación de la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo.**

4. **Real Decreto 907/2007, de 6 de julio**, que desarrolla el nuevo Reglamento de Planificación Hidrológica.
5. **Orden de 12 de noviembre de 2007, por la que se hacen públicos los criterios de aplicación del trámite de evaluación ambiental estratégica a determinados tipos de instrumentos de planeamiento urbanístico.**
6. **Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada**, aprobada el 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada.
7. **Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre**, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.
8. 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>).
9. **Ley 13/2015 de 30 de Marzo, de ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia.**
10. **Decreto-Ley n.º 2/2016, de 20 de abril, de medidas urgentes para la reactivación de la actividad empresarial y del empleo a través de la liberalización y de la supresión de cargas burocráticas.** (ley de **aplicación en el ámbito empresarial para obtención de licencia de apertura de negocio. No es aplicable al planeamiento territorial**). No obstante, en su capítulo 3 “Agilización en la tramitación ambiental Artículo 3. Modificaciones de la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada” dice lo siguiente en punto nº2: *“Cuando el proyecto esté sujeto a evaluación de impacto ambiental ordinaria de competencia autonómica, la solicitud de autorización ambiental integrada se presentará ante el órgano sustantivo a efectos de evaluación de impacto ambiental, junto con el estudio de impacto ambiental, para que sean objeto de información pública conjunta. Realizada la información pública y consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, el órgano sustantivo remitirá al órgano ambiental la solicitud de autorización ambiental integrada junto con la solicitud de inicio de la evaluación ambiental ordinaria y los documentos que deben acompañarla, **de acuerdo con**”*

[lo previsto en la legislación estatal de evaluación ambiental...”](#)

11. **DECLARACIÓN INSTITUCIONAL EN APOYO AL PACTO ESTATAL POR LA SOBERANÍA ALIMENTARIA LA EDUCACIÓN AMBIENTAL Y LA SOSTENIBILIDAD DEL TERRITORIO**, Aprobada 29 de septiembre de 2016 (Pacto Intervegas).

12. **NORMAS URBANÍSTICAS DEL PLAN GENERAL DE MURCIA. Documento adaptado al Decreto Legislativo 1/2005 y actualizado a 28 de Febrero de 2018.**

13. **4 de agosto de 2018 el Ministerio para la Transición Ecológica ha publicado en el BOE número 188 el siguiente anuncio:**
40131 Anuncio de la Confederación Hidrográfica del Segura sobre acuerdo de apertura de periodo de consulta pública de la revisión y actualización de la evaluación preliminar del riesgo de inundación de la Demarcación Hidrográfica del Segura (segundo ciclo).

Segunda.-

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación se cuestiona la procedencia de un nuevo Estudio de Impacto Ambiental en octubre de 2017.

Es obligatorio según las leyes estatales, pues toda Declaración de Impacto ambiental tiene una caducidad de 4 años, y la este estudio se realizó en el año 2004.

Tercera.-

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación,La Dirección General de Medio Ambiente emitió Informe en febrero de 2018, en el cual se hace mención a lo establecido en la ley 2/2017 de 13 de febrero de medidas urgentes para la reactivación de la actividad

empresarial y del empleo a través de la liberación y de la supresión de cargas burocráticas. Dicha ley, en su apartado tercero dice expresamente:

*“Cuando el proyecto esté sujeto a evaluación de impacto ambiental ordinaria de competencia autonómica, la solicitud de autorización ambiental integrada se presentará ante el órgano sustantivo a efectos de evaluación de impacto ambiental, junto con el estudio de impacto ambiental, para que sean objeto de información pública conjunta. Realizada la información pública y consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, el órgano sustantivo remitirá al órgano ambiental la solicitud de autorización ambiental integrada junto con la solicitud de inicio de la evaluación ambiental ordinaria y los documentos que deben acompañarla, **de acuerdo con lo previsto en la legislación estatal de evaluación ambiental...**”*

Cuarta.-

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación, basa la no procedencia de realizar una nueva Declaración de Impacto Ambiental *“A efectos de lo establecido en el artículo 7.2 e) de la Ley 2112013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se entenderá que una modificación puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente cuando suponga un incremento de más del 15 por 100 de emisiones a la atmósfera, de vertidos a cauces públicos o al litoral, de generación de residuos, de utilización de recursos naturales o de afección a áreas de especial protección designadas en aplicación de las directivas 791409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, y 92143/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, y 92143/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, o a humedales incluidos en la lista del Convenio Ramsar. No obstante, tratándose de proyectos comprendidos en el anexo 1 de la Ley 2013, de 9 de diciembre, si el incremento supera el 50 por 100 de los citados parámetros, la modificación estará sometida a evaluación de impacto ambiental ordinaria”*.

Basan el estudio de ese incremento del 15% de generación de residuos y de utilización de recursos naturales en el estudio comparativo de las variaciones de los trazados de diciembre de 2017 y marzo de 2018, **obviando que el tramo del trazado que modifica es el de 2004.**

No exponen justificación alguna de que no se supere el 15% que dictamina la ley, simplemente dicen que *“han comprobado que en las partidas más importantes, del proyecto, caso de los capítulos de Movimientos de Tierras, Firmes y Estructuras”*.

En el capítulo que trata de justificar la vigencia de la ya caducada Declaración de Impacto Ambiental, no tienen en cuenta 300.000m³ de excedentes de excavación que han de ser

llevados a vertedero, ya sea en una cantera que atraviesa la traza, o transportados para el recubrimiento de los falsos túneles proyectados.

Obvia también este estudio el despeje y desbroce necesarios en el primer kilómetro de la actuación, ya que para desdoblar una vía existente se ha de ocupar mínimo doble de terreno que ocupa la ya existente. Esto obligará a desbrozar la zona y, para no interferir con el área de protección del Barranco Solís, retirar el manto vegetal y trasladarlo a vertedero, desmontar y rellenar para alcanzar la cota de trazado a lo largo del trazado existente para llevar a cabo el desdoblamiento.

No se computa en ningún caso la realización de viales alternativos mientras la obra se esté llevando a cabo, necesarios por ser punto de acceso a la autovía A-7. Esto supondrá un consumo de recursos naturales que habrán de ser desechados una vez finalice la ejecución de dicho tramo, generando residuos que habrán de ser llevados a vertedero.

No se cuantifica en este punto la retirada de los escombros de obra de edificación, basuras y resto de materia orgánica existentes entre los PP.KK 5+400 y el 5+600, y en la margen izquierda entre los PP.KK: 5+500 y 5+700, de un vertedero y/o escombrera que atraviesa la traza propuesta.

En el Capítulo de Firmes, este estudio tampoco computa el tramo de 1 kilómetro desde la Autovía A-7 hasta la rotonda del cruce con Camino del Pantano y Camino de la Venta, donde se habrá de retirar el firme existente, hasta llegar a terreno compactado, llevarlo a vertedero autorizado a tal efecto, y volver a crear un firme a la cota del trazado previsto, lo que aumenta considerablemente la generación de residuos y la utilización de recursos naturales.

En el capítulo de EStructuras no se computan para los cálculos de porcentaje de modificaciones el considerable aumento de trazado proyectado en falso túnel, que pasa de 460 metros a 1.460 metros, ni el hecho de que se haya aumentado el número de viaductos, al pasar de tres a cuatro, con una longitud total de 3.750 metros. Estos datos aumentan considerablemente la variación del proyecto, sus datos porcentuales.

Estos datos obligan a la realización de una nueva Declaración de Impacto Ambiental, ya de por sí CADUCADO DESDE 2008.

Quinta.

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación se basa en el estudio del año 2004. No contempla la normativa vigente en materia medioambiental , que paso a detallar a continuación:

1. Ley 7/1995, del 21 de abril, de la Fauna Silvestre, Caza y Pesca Fluvial.
2. Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
3. 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.
4. 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 riesgo de inundación.
5. Ley 4/2009, de 14 de mayo, de protección ambiental integrada.
6. Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

Estos datos obligan a la realización de una nueva Declaración de Impacto Ambiental, ya de por sí CADUCADO DESDE 2008.

Sexta.

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación, basa su vigencia en informes emitidos por Confederación Hidrográfica del Segura a través de la Comisaría de aguas son del año 2008, y no se ajustan a las leyes que nos rigen en la actualidad. (Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico).

El cambio de trazado sigue afectando a cauces tan importantes como la Rambla Solís, Rambla Salada, Azarbe de Los Perez, Brazal de los Calixtos, Acequia Pitarque ,Azarbe del Merancho, Azarbe de los Molinos, Azarbe de Los Giles, Río Segura, Reguerón, Azarbe Norte, Bollo del Mediodía, Acequia de Zeneta, Rambla de Tabala, y más de una centena de conducciones de riego que fluyen por la Comarca aguas abajo. Ni Confederación Hidrográfica del Segura, ni otros organismos como Junta de Hacendados y/o comunidades de Regantes afectadas, u organismos de Medio Ambiente municipales y/o Regional han emitido informe favorable alguno que acompañe el proyecto de esta infraestructura.

No existe ningún informe de cómo afectaría la construcción de este vial a la zona en caso de inundaciones, teniendo en cuenta la existencia de infraestructuras de nueva creación,

como son el nuevo trazado del ferrocarril (AVE) y la autovía conocida como "DEL REGUERÓN".

Estos datos obligan a la realización de un nuevo informe por parte de Confederación Hidrográfica del Segura que tenga en cuenta las leyes vigentes en la actualidad.

Séptima.

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación justifica el trazado proyectado con estudios geotécnicos llevados a cabo en el año 2004, que no se ajustan al nuevo trazado, donde existen importantes variaciones en cuanto a la concepción del mismo:

1. Este trazado tiene una parte del mismo en proyectado en Falso túnel, con una longitud total de 1460 metros, lo que supone aproximadamente **12.3**% de la longitud total de la obra. Dicha infraestructura no está avalada por estudio geotécnico alguno que acrediten su viabilidad y su fiabilidad.
2. También aparecen en esta propuesta 4 viaductos, algunos de ellos en zonas de antiguos meandros del Río Segura, con una longitud total de 3750 metros, lo que supone un **32.5**% de la longitud total de la obra. Dicha infraestructura no está avalada por estudio geotécnico alguno que acrediten su viabilidad y su fiabilidad.
3. En la zona afectada por el trazado no se respeta un B.I.C. existente y catalogado, atentando contra las leyes que nos rigen en la actualidad.

Estos datos obligan a la realización de un nuevo estudio geotécnico que avale dichas construcciones desde el punto de vista técnico, y que garantice una fiabilidad en los presupuesto de ejecución, evitando así que se disparen gastos por imprevistos.

Octava.

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación pretende construir parte de esta infraestructura invadiendo donde existen cuevas y abrigos que contienen manifestaciones y restos documentados de un importante Poblado Argárico, catalogada como Bien de Interés Cultural, grado máximo de protección. Estos bienes se incluyen en el *Registro*

General de Bienes de Interés Cultural, y están protegidos por las leyes DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO, que paso a detallar:

1. **Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español. consolidada y cuya última revisión se llevó a cabo el pasado 04/07/2018.**
2. **Ley 3/1992, de 30 de julio, de Patrimonio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.**
3. **Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.**
4. **Real Decreto 1373/2009, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.**

Novena.

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación se basa en “la necesidad de la infraestructura y declaración de interés general de la infraestructura”, **basándose en estudios de tráfico de hace 11 años.**

Dicha necesidad y dimensionamiento han de venir avalados por estudios de tráfico actualizados, ya que las necesidades de la zona han cambiado, como queda expuesto en el **Informe denominado Plan Anual de Aforos año 2016 de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, Dirección General de Carreteras, Servicio de Explotación y Seguridad Vial**

Otro punto que considera de primera necesidad este estudio es la descongestión de los accesos a Murcia capital. Este punto solo se resolverá cuando se ejecuten las obras como del “Arco Noroeste de la A-30”, el “Arco Norte de la A-7”, la “Ronda Oeste del Barrio del Carmen” y la conexión de la Autovía del Reguerón con la RM-1.

Se justifica igualmente la construcción de este tramo con la necesidad de completar la comunicación de la Comarca del Mar Menor con la A-7, evitando el paso de largo recorrido por el Puerto de La Cadena, y así descongestionar la autovía A-7. Este punto se puede solucionar cambiando la gestión de infraestructuras ya existente, como la AP-7, deficitaria económicamente e

infrautilizada en la actualidad debido a su gestión por medio de "Peaje Directo" en los tramos que mayor uso podrían tener.

Se sustenta este proyecto en la peligrosidad de la saturación existente en la vías que atraviesan cascos urbanos, y para ello se proyecta una vía de Alta Capacidad que atraviesa el Casco Urbano de Santomera,(afectando directamente a los Barrios de "Los Pícolas" y "la Inmaculada", "Orilla del Azarbe", Pedanías del El Raal, Alquerías y Zeneta.

Ya en este estudio se adopta la solución de una vía Amable en el tramo que discurre desde la salida de la A-7 hasta la rotonda del cruce con "Camino del Pantano" y "Camino de La Venta", justificando el uso de viales más amables y con mayor permeabilidad para permitir la incorporación del tráfico local. Es urgente seguir dicho desdoblamiento de la MU-414 hasta la Rotonda de acceso al casco urbano, conocida como "Del Semolilla".

También debe acometer la Administración Regional sin dilación el desvío de la MU-414 hasta su conexión con la N-340, que sumado a la ejecución de la circunvalación Norte de Santomera por la rotonda de entrada al Polígono Industrial "Vicente Antolinos", y la adecuación del "Camino de la Venta", antigua vía Pecuaria con gran afluencia de tráfico.

Estas actuaciones si que darían solución por mucho tiempo al acuciante problema del tráfico en el casco urbano de Santomera.

En la Pedanía de El Raal, no ha tenido en consideración que en los últimos años, el tejido empresarial de la zona ha crecido sobremanera, gracias a un pujante sector hortofrutícola focalizado a lo largo del trayecto de la carretera RM-303, y junto a la vía de servicio del Merancho de los Giles. El emplazamiento de numerosas empresas en esta zona industrial ha dado lugar a que el tránsito de vehículos sea de importante intensidad, con incrementos significativos de tráfico pesado, estando habitualmente congestionado el tramo Cruce de El Raal - Alquerías. Hace décadas que está proyectado el desdoblamiento de dicha vía, que es de necesidad extrema para el tráfico local que genera una población rica en tejido industrial.

Igualmente hay que estudiar el tráfico soportado por la vías F-2. A lo largo de esta carretera se distribuyen las pedanías de San José, El Raal y Casas Nuevas. Al igual que el anterior, las características de esta vía se asemejan a las de una vía urbana, mientras que el tráfico soportado es apreciable: Su IMD es de 5.986 vehículos, de los cuales un 14,8% son pesados». Con el desdoblamiento de la carretera Mu-303 y la construcción de un paso subterráneo que solucione la intersección con la F-2 el tráfico de esta zona mejora de forma abrumadora.

Otra medida que mitigará el tráfico pesado de la F-2 es la adaptación de la vía de servicio

del “Merancho del Gil” para que absorba de forma segura y legal la constante salida a la MU-303 de la actividad generada por las industrias agroalimentarias que están instaladas a su vera, y que ya hacen uso del mismo.

Sería necesario dar solución a temas tan acuciantes como la RMU-330, único acceso a Beniel, RM-330 actualmente tiene las características propias de una calle en zona residencial, habida cuenta de encontrarse edificada en ambos lados con construcciones de carácter eminentemente residencial, cuyos vecinos habrán de sufrir y tolerar el tráfico de vehículos, especialmente tráfico pesado que genera la actividad económica de este municipio. Un acceso que comunique por el sur a este municipio con la RM-1 y la Autovía del Reguerón sería una solución para el sector agroalimentario asentado en la zona. Otra alternativa para este municipio sería la conexión con por el norte con el “Merancho del Gil”.

De no adoptarse la modificación propuesta, la congestión del tráfico continuaría teniendo lugar, y con ello, con sus negativas consecuencias para la actividad económica de la zona, lo que provoca pérdida de negocio, de nocivos efectos para la salud física y mental de los habitantes de la zona; imposibilidad de programar la duración del trayecto, contaminación del aire con innecesarias emisiones, todo ello consecuencia de la ralentización, aceleración y frenado; contrariedad en los conductores, dando lugar a la “ira de carretera” que causa accidentes de circulación; y, en último lugar, saturación de carreteras secundarias y calles en zona urbana residencial, que se convierten en ruta alternativa, lo que directamente afecta a residentes y negocios establecidos.

Décima.

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación, **contradice la tendencia legislativa regional.**

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 socioculturales 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 1 , se adhirió (octubre de 2016), al Pacto Estatal por la Soberanía Alimentaria, la Educación Ambiental y la Sostenibilidad del Territorio 2 , 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 3 . 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.

1. **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.
1. **Moción presentada por el grupo Ciudadanos Región de Murcia ante la Asamblea Regional con fecha 1 de septiembre de 2017** sobre la redacción de un proyecto de ley de protección integral de la huerta de murcia. Dicha moción propone “la defensa de La huerta de Murcia como una de las señas distintivas de la comunidad Autónoma. Tanto es así que no se entiende a la Región de Murcia sin su Huerta, sus paisajes, sus red hidráulica, sus costumbres y sus particularidades lingüísticas. La huerta de Murcia es uno de los enclaves agrarios más relevantes de Europa y por lo tanto de España. Es un patrimonio histórico/cultural inigualable que, sin embargo, se ve amenazada por la actividad urbanística, infraestructuras entre otros”.

2. **DECLARACIÓN INSTITUCIONAL SOBRE DEFENSA DE LOS TERRITORIOS AGRARIOS HISTÓRICOS.** Aprobada por el pleno de la cámara de la Asamblea Regional de Murcia con fecha 27 de Noviembre 2017.
3. **DECLARACIÓN INSTITUCIONAL EN APOYO AL PACTO ESTATAL POR LA SOBERANÍA ALIMENTARIA LA EDUCACIÓN AMBIENTAL Y LA SOSTENIBILIDAD DEL TERRITORIO.** Aprobada 29 de septiembre de 2016 (Pacto Intervegas).
4. **Convenio Europeo del paisaje ratificado por España el 26 de noviembre de 2007, que entró en vigor el 1 de Marzo de 2008.**
5. **Convenio europeo del Paisaje, ratificado por España el 26 de noviembre de 2007 y entrada en vigor el 1 de marzo de 2008. Promueve:** *“Integrar el paisaje en las políticas de ordenación territorial, urbanística y en sus políticas en materia cultural, medioambiental, agrícola, social y económica, así como cualesquiera que puedan tener un impacto directo o indirecto sobre el paisaje”*

Entiendo por todo lo anterior que la administración regional se está contradiciendo al continuar con el proyecto actual de Fomento para la construcción de la autovía mientras que la tendencia legislativa europea, nacional y regional, es la futura conservación y protección de entidades como la huerta.

Undécima.

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación, **no refleja la situación real de la zona estudiada.**

La Actualización del Estudio Informativo de diciembre de 2017, describe, como Situación Actual del trazado proyectado, que ***A lo largo de toda la traza el uso del suelo es agrícola, mayoritariamente de explotación de cítricos y otros cultivos, todos ellos de regadío***,

Describe la administración un paisaje de 2003 (fecha cuando se planteó este proyecto) todavía en junio de 2018, sin tener en cuenta la realidad empresarial basada en el sector hortofrutícola que se ha desarrollado exitosamente en los últimos años.

Por ejemplo en la Pedanía de El Raal, no se ha tenido en consideración que en los últimos años, el tejido empresarial de la zona ha crecido sobremanera, gracias a un pujante sector hortofrutícola focalizado a lo largo del trayecto de la carretera RM-303, y junto a la vía de servicio del Merancho de los Giles. El emplazamiento de

numerosas empresas en esta zona industrial ha dado lugar a que el tránsito de vehículos sea de importante intensidad, con incrementos significativos de tráfico pesado, estando habitualmente congestionado el tramo Cruce de El Raal - Alquerías. Hace décadas que está proyectado el desdoblamiento de dicha vía, que es de necesidad extrema para el tráfico local que genera una población rica en tejido industrial.

Duodécima.-

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación, no considera que **La Huerta de Murcia y Santomera es un espacio a proteger**

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.

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.

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.

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.”

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.

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 inminente catástrofe que puede originar la construcción de esta obra en nuestra zona que es, sin lugar a dudas, patrimonio cultural inmaterial.

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.” 14

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.

Por lo expuesto

SOLICITA:

Que teniéndose por presentado este escrito y por efectuadas las alegaciones contenidas en el mismo se admitan y resuelva con la derogación inmediata de este estudio por su invalidez e inviabilidad. Propone igualmente una apuestas definitiva por la vertebración de la Comarca de La Huerta de Murcia, Beniel y Santomera, estudiando las necesidades reales de la zona, respaldados por estudios actualizado del tráfico y en la zona y las necesidades actuales y venideras de la población afectada. Para ello deben trabajar coordinadamente, Organismos Regionales y Municipales, Servicios Técnicos de los municipios y pedanías afectadas, asociaciones representativas del tejido empresarial, comercial y vecinal, así como representantes de todos los partidos políticos, para trazar un Plan Estratégico para la Dinamización de la Comarca.

En _____, a ____ de _____ de 2018

Fdo.: _____

**Dirección General de Carreteras
Consejería de Fomento e Infraestructuras
de la Comunidad de Murcia**

Calle Acisclo Díaz, n.º 6
3005 - Murcia

D. _____ con DNI _____, con domicilio a todos los efectos de notificaciones que pudieran tener lugar por el expediente al que se refiere este escrito en _____, comparece ante dicho ente autonómico para manifestar lo siguiente:

Que dentro del plazo y término concedido por la publicación en el BORM número 174 con fecha 30 de Julio del presente año que recoge la **“Segunda Información Pública para Aprobación Definitiva 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”**, presentó las siguientes observaciones que atañen directamente a la concepción global del trazado formuladas como

ALEGACIÓN

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación definitiva tiene como objetivo **“la necesaria actualización del documento existente en base a las distintas circunstancias sobrevenidas desde la fecha de su aprobación definitiva en 2004 hasta la actualidad[...]”**

No se ha llevado a cabo dicha revisión ni su actualización, ya que **NO SE HA REDACTADO DE ACUERDO A las leyes aprobadas después del primer estudio realizado en el año 2004**, que son de obligado cumplimiento, y que se detallan a continuación:

4. **Decreto 48/1998, de 30 de Julio, sobre protección del medio ambiente frente al ruido.** Ya en el artículo 6 dice de forma literal:

Artículo 6.

1.- Los proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental susceptibles de generar alteración del medio ambiente sonoro y en especial los proyectos de nueva construcción de autopistas, autovías, carreteras y otras vías de tránsito, así como variantes de población y desdoblamientos, incluyendo las mejoras de trazado a que se refiere el apartado 2.10.c) de la Ley 1/1995, de 8 de marzo, de Protección del Medio Ambiente de la Región de Murcia, en sus estudios de impacto ambiental,

analizarán con especial detalle:

a) El nivel de ruido en el estado per-operacional mediante la elaboración de mapas a escala adecuada para el parámetro l_{eq} (nivel sonoro continuo equivalente) durante el periodo diurno y nocturno.

b) Cartografía del nivel de ruido previsto tras el proyecto para los parámetros anteriormente indicados.

c) Comparación del nivel previsto con los límites establecidos para los distintos usos del suelo en el Anexo I.

2.- El impacto ambiental derivado del incremento respecto a los niveles de ruido anteriores a la implantación del proyecto, se valorará de acuerdo con la Recomendación ISO 1996 o UNE 74-022-81 cuyos niveles se reflejan en el Anexo III.

3.- Los Estudios de Impacto Ambiental contendrán en su caso proyectos específicos complementarios de medidas correctoras...

Capítulo III.

Compatibilidad de los usos del suelo y condiciones para la edificación.

Artículo 13.

1. Todos los instrumentos de planeamiento de desarrollo para los suelos urbano y urbanizable situados junto a autopistas y autovías, cuya redacción se inicie con posterioridad a la entrada en vigor de este Decreto, habrán de ser informados con carácter previo a su aprobación definitiva por la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Agua a cuyo efecto contendrán una memoria ambiental que contemple el impacto acústico y las medidas para atenuarlo. El contenido de dicha memoria se atenderá a los criterios y directrices señalados en esta norma.

2. El informe de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Agua elaborado en cumplimiento del apartado anterior, prestará especial atención a la valoración y prevención del riesgo que los nuevos receptores, especialmente centros docentes y viviendas, pueden correr ante cada ubicación proyectada, las consecuencias ambientales para éstos y la conveniencia o no de realizar una modificación del planeamiento propuesto.

Artículo 14.

2. La zonificación de los usos del suelo en dichas figuras de planeamiento general se realizarán teniendo en cuenta las siguientes directrices:

- Ubicación y trazado de autopistas, autovías y carreteras con tráfico interurbano, en bandas dispuestas al efecto que garanticen que en los receptores próximos no se produzcan, por su sola causa, niveles de ruido superiores a los señalados en el Anexo I.

5. **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 riesgo de inundación.
6. **Resolución de la Dirección General de Urbanismo por la que se aprueba la instrucción técnica urbanística para la aplicación de la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo.**

7. **Real Decreto 907/2007, de 6 de julio**, que desarrolla el nuevo Reglamento de Planificación Hidrológica.
8. **Orden de 12 de noviembre de 2007, por la que se hacen públicos los criterios de aplicación del trámite de evaluación ambiental estratégica a determinados tipos de instrumentos de planeamiento urbanístico.**
9. **Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada**, aprobada el 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada.
10. **Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre**, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.
11. 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>).
12. **Ley 13/2015 de 30 de Marzo, de ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia.**
13. **Decreto-Ley n.º 2/2016, de 20 de abril, de medidas urgentes para la reactivación de la actividad empresarial y del empleo a través de la liberalización y de la supresión de cargas burocráticas.** (ley de **aplicación en el ámbito empresarial para obtención de licencia de apertura de negocio. No es aplicable al planeamiento territorial**). No obstante, en su capítulo 3 “Agilización en la tramitación ambiental Artículo 3. Modificaciones de la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada” dice lo siguiente en punto nº2: *“Cuando el proyecto esté sujeto a evaluación de impacto ambiental ordinaria de competencia autonómica, la solicitud de autorización ambiental integrada se presentará ante el órgano sustantivo a efectos de evaluación de impacto ambiental, junto con el estudio de impacto ambiental, para que sean objeto de información pública conjunta. Realizada la información pública y consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, el órgano sustantivo remitirá al órgano ambiental la solicitud de autorización ambiental integrada junto con la solicitud de inicio de la evaluación ambiental ordinaria y los documentos que deben acompañarla, **de acuerdo con lo previsto en la legislación estatal de evaluación ambiental...**”*
14. **DECLARACIÓN INSTITUCIONAL EN APOYO AL PACTO ESTATAL POR LA SOBERANÍA ALIMENTARIA LA EDUCACIÓN AMBIENTAL Y LA SOSTENIBILIDAD DEL TERRITORIO**, Aprobada 29 de septiembre de 2016 (Pacto Intervegas).
15. **NORMAS URBANÍSTICAS DEL PLAN GENERAL DE MURCIA. Documento adaptado al Decreto Legislativo 1/2005 y actualizado a 28 de Febrero de 2018.**

16. 4 de agosto de 2018 el Ministerio para la Transición Ecológica ha publicado en el BOE número 188 el siguiente anuncio:

40131 Anuncio de la Confederación Hidrográfica del Segura sobre acuerdo de apertura de periodo de consulta pública de la revisión y actualización de la evaluación preliminar del riesgo de inundación de la Demarcación Hidrográfica del Segura (segundo ciclo).

Por lo expuesto

SOLICITA:

Que teniéndose por presentado este escrito y por efectuadas las alegaciones contenidas en el mismo se admitan y resuelva con la derogación inmediata de este estudio por su invalidez e inviabilidad.

Propongo igualmente una apuestas definitiva por la vertebración de la Comarca de La Huerta de Murcia, Beniel y Santomera, estudiando las necesidades reales de la zona, respaldados por estudios actualizado del tráfico y en la zona y las necesidades actuales y venideras de la población afectada. Para ello deben trabajar coordinadamente, Organismos Regionales y Municipales, Servicios Técnicos de los municipios y pedanías afectadas, asociaciones representativas del tejido empresarial, comercial y vecinal, así como representantes de todos los partidos políticos, para trazar un Plan Estratégico para la Dinamización de la Comarca.

En _____, a ____ de _____ de 2018

Fdo.: _____

**Dirección General de Carreteras
Consejería de Fomento e Infraestructuras
de la Comunidad de Murcia**

Calle Acisclo Díaz, n.º 6
3005 - Murcia

D. _____ con DNI _____, con domicilio a todos los efectos de notificaciones que pudieran tener lugar por el expediente al que se refiere este escrito en _____, comparece ante dicho ente autonómico para manifestar lo siguiente:

Que dentro del plazo y término concedido por la publicación en el BORM número 174 con fecha 30 de Julio del presente año que recoge la **“Segunda Información Pública para Aprobación Definitiva 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”**, presentó las siguientes observaciones que atañen directamente a la concepción global del trazado formuladas como

ALEGACIÓN

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación se cuestiona la procedencia de un nuevo Estudio de Impacto Ambiental en octubre de 2017.

Es obligatorio según las leyes estatales, pues toda Declaración de Impacto ambiental tiene una caducidad de 4 años, y la este estudio se realizó en el año 2004.

Por lo expuesto

SOLICITA:

Que teniéndose por presentado este escrito y por efectuadas las alegaciones contenidas en el mismo se admitan y resuelva con la

derogación inmediata de este estudio por su invalidez e inviabilidad.

Propongo igualmente una apuestas definitiva por la vertebración de la Comarca de La Huerta de Murcia, Beniel y Santomera, estudiando las necesidades reales de la zona, respaldados por estudios actualizado del tráfico y en la zona y las necesidades actuales y venideras de la población afectada. Para ello deben trabajar coordinadamente, Organismos Regionales y Municipales, Servicios Técnicos de los municipios y pedanías afectadas, asociaciones representativas del tejido empresarial, comercial y vecinal, así como representantes de todos los partidos políticos, para trazar un Plan Estratégico para la Dinamización de la Comarca.

En _____, a ____ de _____ de 2018

Fdo.: _____

**Dirección General de Carreteras
Consejería de Fomento e Infraestructuras
de la Comunidad de Murcia**

Calle Acisclo Díaz, n.º 6
3005 - Murcia

D. _____ con DNI _____, con domicilio a todos los efectos de notificaciones que pudieran tener lugar por el expediente al que se refiere este escrito en _____, comparece ante dicho ente autonómico para manifestar lo siguiente:

Que dentro del plazo y término concedido por la publicación en el BORM número 174 con fecha 30 de Julio del presente año que recoge la **“Segunda Información Pública para Aprobación Definitiva 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”**, presentó las siguientes observaciones que atañen directamente a la concepción global del trazado formuladas como

ALEGACIÓN

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación,La Dirección General de Medio Ambiente emitió Informe en febrero de 2018, en el cual se hace mención a lo establecido en la ley 2/2017 de 13 de febrero de medidas urgentes para la reactivación de la actividad empresarial y del empleo a través de la liberación y de la supresión de cargas burocráticas. Dicha ley, en su apartado tercero dice expresamente:

*“Cuando el proyecto esté sujeto a evaluación de impacto ambiental ordinaria de competencia autonómica, la solicitud de autorización ambiental integrada se presentará ante el órgano sustantivo a efectos de evaluación de impacto ambiental, junto con el estudio de impacto ambiental, para que sean objeto de información pública conjunta. Realizada la información pública y consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, el órgano sustantivo remitirá al órgano ambiental la solicitud de autorización ambiental integrada junto con la solicitud de inicio de la evaluación ambiental ordinaria y los documentos que deben acompañarla, **de acuerdo con lo previsto en la legislación estatal de evaluación ambiental...**”*

Por lo tanto, según las leyes estatales, toda Declaración de Impacto ambiental tiene una caducidad de 4 años, y la este estudio se realizó en el año 2004.

Por lo expuesto

SOLICITA:

Que teniéndose por presentado este escrito y por efectuadas las alegaciones contenidas en el mismo se admitan y resuelva con la derogación inmediata de este estudio por su invalidez e inviabilidad.

Propongo igualmente una apuestas definitiva por la vertebración de la Comarca de La Huerta de Murcia, Beniel y Santomera, estudiando las necesidades reales de la zona, respaldados por estudios actualizado del tráfico y en la zona y las necesidades actuales y venideras de la población afectada. Para ello deben trabajar coordinadamente, Organismos Regionales y Municipales, Servicios Técnicos de los municipios y pedanías afectadas, asociaciones representativas del tejido empresarial, comercial y vecinal, así como representantes de todos los partidos políticos, para trazar un Plan Estratégico para la Dinamización de la Comarca.

En _____, a ____ de _____ de 2018

Fdo.: _____

**Dirección General de Carreteras
Consejería de Fomento e Infraestructuras
de la Comunidad de Murcia**

Calle Acisclo Díaz, n.º 6
3005 - Murcia

D. _____ con DNI _____, con domicilio a todos los efectos de notificaciones que pudieran tener lugar por el expediente al que se refiere este escrito en _____, comparece ante dicho ente autonómico para manifestar lo siguiente:

Que dentro del plazo y término concedido por la publicación en el BORM número 174 con fecha 30 de Julio del presente año que recoge la **“Segunda Información Pública para Aprobación Definitiva 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”**, presentó las siguientes observaciones que atañen directamente a la concepción global del trazado formuladas como

ALEGACIÓN

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación, basa la no procedencia de realizar una nueva Declaración de Impacto Ambiental *“A efectos de lo establecido en el artículo 7.2 e) de la Ley 2112013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se entenderá que una modificación puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente cuando suponga un incremento de más del 15 por 100 de emisiones a la atmósfera, de vertidos a cauces públicos o al litoral, de generación de residuos, de utilización de recursos naturales o de afección a áreas de especial protección designadas en aplicación de las directivas 791409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, y 92143/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, y 92143/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, o a humedales incluidos en la lista del Convenio Ramsar. No obstante, tratándose de proyectos comprendidos en el anexo 1 de la Ley 2013, de 9 de diciembre, si el incremento supera el 50 por 100 de los citados parámetros, la modificación estará sometida a evaluación de impacto ambiental ordinaria”*.

Basan el estudio de ese incremento del 15% de generación de residuos y de utilización de recursos naturales en el estudio comparativo de las variaciones de los trazados de

diciembre de 2017 y marzo de 2018, **obviando que el tramo del trazado que modifica es el de 2004.**

No exponen justificación alguna de que no se supere el 15% que dictamina la ley, simplemente dicen que *“han comprobado que en las partidas más importantes, del proyecto, caso de los capítulos de Movimientos de Tierras, Firmes y Estructuras”.*

En el capítulo que trata de justificar la vigencia de la ya caducada Declaración de Impacto Ambiental, no tienen en cuenta 300.000m³ de excedentes de excavación que han de ser llevados a vertedero, ya sea en una cantera que atraviesa la traza, o transportados para el recubrimiento de los falsos túneles proyectados.

Obvia también este estudio el despeje y desbroce necesarios en el primer kilómetro de la actuación, ya que para desdoblarse una vía existente se ha de ocupar mínimo doble de terreno que ocupa la ya existente. Esto obligará a desbrozar la zona y, para no interferir con el área de protección del Barranco Solís, retirar el manto vegetal y trasladarlo a vertedero, desmontar y rellenar para alcanzar la cota de trazado a lo largo del trazado existente para llevar a cabo el desdoblamiento.

No se computa en ningún caso la realización de viales alternativos mientras la obra se esté llevando a cabo, necesarios por ser punto de acceso a la autovía A-7. Esto supondrá un consumo de recursos naturales que habrán de ser desechados una vez finalice la ejecución de dicho tramo, generando residuos que habrán de ser llevados a vertedero.

No se cuantifica en este punto la retirada de los escombros de obra de edificación, basuras y resto de materia orgánica existentes entre los PP.KK 5+400 y el 5+600, y en la margen izquierda entre los PP.KK: 5+500 y 5+700, de un vertedero y/o escombrera que atraviesa la traza propuesta.

En el Capítulo de Firmes, este estudio tampoco computa el tramo de 1 kilómetro desde la Autovía A-7 hasta la rotonda del cruce con Camino del Pantano y Camino de la Venta, donde se habrá de retirar el firme existente, hasta llegar a terreno compactado, llevarlo a vertedero autorizado a tal efecto, y volver a crear un firme a la cota del trazado previsto, lo que aumenta considerablemente la generación de residuos y la utilización de recursos naturales.

En el capítulo de EStructuras no se computan para los cálculos de porcentaje de modificaciones el considerable aumento de trazado proyectado en falso túnel, que pasa de 460 metros a 1.460 metros, ni el hecho de que se haya aumentado el número de viaductos, al pasar de tres a cuatro, con una longitud total de 3.750 metros. Estos datos aumentan considerablemente la variación del proyecto, sus datos porcentuales.

Estos datos obligan a la realización de una nueva Declaración de Impacto Ambiental, ya de por sí CADUCADO DESDE 2008.

Por lo expuesto

SOLICITA:

Que teniéndose por presentado este escrito y por efectuadas las alegaciones contenidas en el mismo se admitan y resuelva con la derogación inmediata de este estudio por su invalidez e inviabilidad.

Propongo igualmente una apuestas definitiva por la vertebración de la Comarca de La Huerta de Murcia, Beniel y Santomera, estudiando las necesidades reales de la zona, respaldados por estudios actualizado del tráfico y en la zona y las necesidades actuales y venideras de la población afectada. Para ello deben trabajar coordinadamente, Organismos Regionales y Municipales, Servicios Técnicos de los municipios y pedanías afectadas, asociaciones representativas del tejido empresarial, comercial y vecinal, así como representantes de todos los partidos políticos, para trazar un Plan Estratégico para la Dinamización de la Comarca.

En _____, a ____ de _____ de 2018

Fdo.: _____

**Dirección General de Carreteras
Consejería de Fomento e Infraestructuras
de la Comunidad de Murcia**

Calle Acisclo Díaz, n.º 6
3005 - Murcia

D. _____ con DNI _____, con domicilio a todos los efectos de notificaciones que pudieran tener lugar por el expediente al que se refiere este escrito en _____, comparece ante dicho ente autonómico para manifestar lo siguiente:

Que dentro del plazo y término concedido por la publicación en el BORM número 174 con fecha 30 de Julio del presente año que recoge la **“Segunda Información Pública para Aprobación Definitiva 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”**, presentó las siguientes observaciones que atañen directamente a la concepción global del trazado formuladas como

ALEGACIÓN

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación se basa en el estudio del año 2004. No contempla la normativa vigente en materia medioambiental , que paso a detallar a continuación:

17. **Ley 7/1995, del 21 de abril, de la Fauna Silvestre, Caza y Pesca Fluvial.**
18. **Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.**
19. **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.**
20. **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 riesgo de inundación.**
21. **Ley 4/2009, de 14 de mayo, de protección ambiental integrada.**

22. Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

Estos datos obligan a la realización de una nueva Declaración de Impacto Ambiental, ya de por sí CADUCADO DESDE 2008.

Por lo expuesto

SOLICITA:

Que teniéndose por presentado este escrito y por efectuadas las alegaciones contenidas en el mismo se admitan y resuelva con la derogación inmediata de este estudio por su invalidez e inviabilidad.

Propongo igualmente una apuestas definitiva por la vertebración de la Comarca de La Huerta de Murcia, Beniel y Santomera, estudiando las necesidades reales de la zona, respaldados por estudios actualizado del tráfico y en la zona y las necesidades actuales y venideras de la población afectada. Para ello deben trabajar coordinadamente, Organismos Regionales y Municipales, Servicios Técnicos de los municipios y pedanías afectadas, asociaciones representativas del tejido empresarial, comercial y vecinal, así como representantes de todos los partidos políticos, para trazar un Plan Estratégico para la Dinamización de la Comarca.

En _____, a ____ de _____ de 2018

Fdo.: _____

**Dirección General de Carreteras
Consejería de Fomento e Infraestructuras
de la Comunidad de Murcia**

Calle Acisclo Díaz, n.º 6
3005 - Murcia

D. _____ con DNI _____, con domicilio a todos los efectos de notificaciones que pudieran tener lugar por el expediente al que se refiere este escrito en _____, comparece ante dicho ente autonómico para manifestar lo siguiente:

Que dentro del plazo y término concedido por la publicación en el BORM número 174 con fecha 30 de Julio del presente año que recoge la **“Segunda Información Pública para Aprobación Definitiva 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”**, presentó las siguientes observaciones que atañen directamente a la concepción global del trazado formuladas como

ALEGACIÓN

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación, basa su vigencia en informes emitidos por Confederación Hidrográfica del Segura a través de la Comisaría de aguas son del año 2008, y no se ajustan a las leyes que nos rigen en la actualidad. (**Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre**, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico).

El cambio de trazado sigue afectando a cauces tan importantes como la Rambla Solís, Rambla Salada, Azarbe de Los Perez, Brazal de los Calixtos, Acequia Pitarque ,Azarbe del Merancho, Azarbe de los Molinos, Azarbe de Los Giles, Río Segura, Reguerón, Azarbe Norte, Bollo del Mediodía, Acequia de Zeneta, Rambla de Tabala, y más de una centena de conducciones de riego que fluyen por la Comarca aguas abajo. Ni Confederación Hidrográfica del Segura, ni otros organismos como Junta de Hacendados y/o comunidades de Regantes afectadas, u organismos de Medio Ambiente municipales y/o Regional han emitido informe favorable alguno que acompañe el proyecto de esta infraestructura.

No existe ningún informe de cómo afectaría la construcción de este vial a la zona en caso de inundaciones, teniendo en cuenta la existencia de infraestructuras de nueva creación, como son el nuevo trazado del ferrocarril (AVE) y la autovía conocida como “DEL REGUERÓN”.

Estos datos obligan a la realización de un nuevo informe por parte de Confederación Hidrográfica del Segura que tenga en cuenta las leyes vigentes en la actualidad.

Por lo expuesto

SOLICITA:

Que teniéndose por presentado este escrito y por efectuadas las alegaciones contenidas en el mismo se admitan y resuelva con la derogación inmediata de este estudio por su invalidez e inviabilidad.

Propongo igualmente una apuestas definitiva por la vertebración de la Comarca de La Huerta de Murcia, Beniel y Santomera, estudiando las necesidades reales de la zona, respaldados por estudios actualizado del tráfico y en la zona y las necesidades actuales y venideras de la población afectada. Para ello deben trabajar coordinadamente, Organismos Regionales y Municipales, Servicios Técnicos de los municipios y pedanías afectadas, asociaciones representativas del tejido empresarial, comercial y vecinal, así como representantes de todos los partidos políticos, para trazar un Plan Estratégico para la Dinamización de la Comarca.

En _____, a ____ de _____ de 2018

Fdo.: _____

**Dirección General de Carreteras
Consejería de Fomento e Infraestructuras
de la Comunidad de Murcia**

Calle Acisclo Díaz, n.º 6
3005 - Murcia

D. _____ con DNI _____, con domicilio a todos los efectos de notificaciones que pudieran tener lugar por el expediente al que se refiere este escrito en _____, comparece ante dicho ente autonómico para manifestar lo siguiente:

Que dentro del plazo y término concedido por la publicación en el BORM número 174 con fecha 30 de Julio del presente año que recoge la **“Segunda Información Pública para Aprobación Definitiva 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”**, presentó las siguientes observaciones que atañen directamente a la concepción global del trazado formuladas como

ALEGACIÓN

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación justifica el trazado proyectado con estudios geotécnicos llevados a cabo en el año 2004, que no se ajustan al nuevo trazado, donde existen importantes variaciones en cuanto a la concepción del mismo:

23. Este trazado tiene una parte del mismo en proyectado en Falso túnel, con una longitud total de 1460 metros, lo que supone aproximadamente **12.3%** de la longitud total de la obra. Dicha infraestructura no está avalada por estudio geotécnico alguno que acrediten su viabilidad y su fiabilidad.
24. También aparecen en esta propuesta 4 viaductos, algunos de ellos en zonas de antiguos meandros del Río Segura, con una longitud total de 3750 metros, lo que supone un **32.5%** de la longitud total de la obra. Dicha infraestructura no está avalada por estudio geotécnico alguno que acrediten su viabilidad y su fiabilidad.
25. En la zona afectada por el trazado no se respeta un B.I.C. existente y catalogado, atentando contra las leyes que nos rigen en la actualidad.

Estos datos obligan a la realización de un nuevo estudio geotécnico que avale dichas construcciones desde el punto de vista técnico, y que garantice una fiabilidad en los presupuesto de ejecución, evitando así que se disparen gastos por imprevistos.

Por lo expuesto

SOLICITA:

Que teniéndose por presentado este escrito y por efectuadas las alegaciones contenidas en el mismo se admitan y resuelva con la derogación inmediata de este estudio por su invalidez e inviabilidad.

Propongo igualmente una apuestas definitiva por la vertebración de la Comarca de La Huerta de Murcia, Beniel y Santomera, estudiando las necesidades reales de la zona, respaldados por estudios actualizado del tráfico y en la zona y las necesidades actuales y venideras de la población afectada. Para ello deben trabajar coordinadamente, Organismos Regionales y Municipales, Servicios Técnicos de los municipios y pedanías afectadas, asociaciones representativas del tejido empresarial, comercial y vecinal, así como representantes de todos los partidos políticos, para trazar un Plan Estratégico para la Dinamización de la Comarca.

En _____, a ____ de _____ de 2018

Fdo.: _____

**Dirección General de Carreteras
Consejería de Fomento e Infraestructuras
de la Comunidad de Murcia**

Calle Acisclo Díaz, n.º 6
3005 - Murcia

D. _____ con DNI _____, con domicilio a todos los efectos de notificaciones que pudieran tener lugar por el expediente al que se refiere este escrito en _____, comparece ante dicho ente autonómico para manifestar lo siguiente:

Que dentro del plazo y término concedido por la publicación en el BORM número 174 con fecha 30 de Julio del presente año que recoge la **“Segunda Información Pública para Aprobación Definitiva 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”**, presentó las siguientes observaciones que atañen directamente a la concepción global del trazado formuladas como

ALEGACIÓN

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación pretende construir parte de esta infraestructura invadiendo donde existen cuevas y abrigos que contienen manifestaciones y restos documentados de un importante Poblado Argárico, catalogada como Bien de Interés Cultural, grado máximo de protección. Estos bienes se incluyen en el *Registro General de Bienes de Interés Cultural*, y están protegidos por las leyes DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO, que paso a detallar:

26. **Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, consolidada y cuya última revisión se llevó a cabo el pasado 04/07/2018.**
27. **Ley 3/1992, de 30 de julio, de Patrimonio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.**
28. **Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.**
29. **Real Decreto 1373/2009, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.**

Por lo expuesto

SOLICITA:

Que teniéndose por presentado este escrito y por efectuadas las alegaciones contenidas en el mismo se admitan y resuelva con la derogación inmediata de este estudio por su invalidez e inviabilidad.

Propongo igualmente una apuestas definitiva por la vertebración de la Comarca de La Huerta de Murcia, Beniel y Santomera, estudiando las necesidades reales de la zona, respaldados por estudios actualizado del tráfico y en la zona y las necesidades actuales y venideras de la población afectada. Para ello deben trabajar coordinadamente, Organismos Regionales y Municipales, Servicios Técnicos de los municipios y pedanías afectadas, asociaciones representativas del tejido empresarial, comercial y vecinal, así como representantes de todos los partidos políticos, para trazar un Plan Estratégico para la Dinamización de la Comarca.

En _____, a ____ de _____ de 2018

Fdo.: _____

**Dirección General de Carreteras
Consejería de Fomento e Infraestructuras
de la Comunidad de Murcia**

Calle Acisclo Díaz, n.º 6
3005 - Murcia

D. _____ con DNI _____, con domicilio a todos los efectos de notificaciones que pudieran tener lugar por el expediente al que se refiere este escrito en _____, comparece ante dicho ente autonómico para manifestar lo siguiente:

Que dentro del plazo y término concedido por la publicación en el BORM número 174 con fecha 30 de Julio del presente año que recoge la **“Segunda Información Pública para Aprobación Definitiva 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”**, presentó las siguientes observaciones que atañen directamente a la concepción global del trazado formuladas como

ALEGACIÓN

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación se basa en “la necesidad de la infraestructura y declaración de interés general de la infraestructura”, **basándose en estudios de tráfico de hace 11 años.**

Dicha necesidad y dimensionamiento han de venir avalados por estudios de tráfico actualizados, ya que las necesidades de la zona han cambiado, como queda expuesto en el **Informe denominado Plan Anual de Afors año 2016 de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, Dirección General de Carreteras, Servicio de Explotación y Seguridad Vial**

Otro punto que considera de primera necesidad este estudio es la descongestión de los accesos a Murcia capital. Este punto solo se resolverá cuando se ejecuten las obras como del “Arco Noroeste de la A-30”, el “Arco Norte de la A-7”, la “Ronda Oeste del Barrio del Carmen” y la conexión de la Autovía Reguerón con la RM-1.

Se justifica igualmente la construcción de este tramo con la necesidad de completar la comunicación de la Comarca del Mar Menor con la A-7, evitando el paso de largo recorrido por el Puerto de La Cadena, y así descongestionar la autovía A-7. Este punto se puede solucionar cambiando la gestión de infraestructuras ya existente, como la AP-7, deficitaria económicamente e infrutilizada en la actualidad debido a su gestión por medio de “Peaje Directo” en los tramos que mayor uso podrían tener.

Se sustenta este proyecto en la peligrosidad de la saturación existente en la vías que atraviesan cascos urbanos, y para ello se proyecta una vía de Alta Capacidad que atraviesa el Casco Urbano de Santomera, (afectando directamente a los Barrios de “Los Pícolas” y “la Inmaculada”, “Orilla del Azarbe”, Pedanías del El Raal, Alquerías y Zeneta.

Ya en este estudio se adopta la solución de una vía Amable en el tramo que discurre desde la salida de la A-7 hasta la rotonda del cruce con “Camino del Pantano” y “Camino de La Venta”, justificando el uso de viales más amables y con mayor permeabilidad para permitir la incorporación del tráfico local. Es urgente seguir dicho desdoblamiento de la MU-414 hasta la Rotonda de acceso al casco urbano, conocida como “Del Semolilla”.

También debe acometer la Administración Regional sin dilación el desvío de la MU-414 hasta su conexión con la N-340, que sumado a la ejecución de la circunvalación Norte de Santomera por la rotonda de entrada al Polígono Industrial “Vicente Antolinos”, y la adecuación del “Camino de la Venta”, antigua vía Pecuaria con gran afluencia de tráfico.

Estas actuaciones si que darían solución por mucho tiempo al acuciante problema del tráfico en el casco urbano de Santomera.

En la Pedanía de El Raal, no ha tenido en consideración que en los últimos años, el tejido empresarial de la zona ha crecido sobremanera, gracias a un pujante sector hortofrutícola focalizado a lo largo del trayecto de la carretera RM-303, y junto a la vía de servicio del Merancho de los Giles. El emplazamiento de numerosas empresas en esta zona industrial ha dado lugar a que el tránsito de vehículos sea de importante intensidad, con incrementos significativos de tráfico pesado, estando habitualmente congestionado el tramo Cruce de El Raal - Alquerías. Hace décadas que está proyectado el desdoblamiento de dicha vía, que es de necesidad extrema para el tráfico local que genera una población rica en tejido industrial.

Igualmente hay que estudiar el tráfico soportado por la vías F-2. A lo largo de esta carretera se distribuyen las pedanías de San José, El Raal y Casas Nuevas. Al igual que el anterior, las características de esta vía se asemejan a las de una vía urbana, mientras que el tráfico soportado es apreciable: Su IMD es de 5.986 vehículos, de los cuales un 14,8% son pesados». Con el desdoblamiento de la carretera Mu-303 y la construcción de un paso subterráneo que solucione la intersección con la F-2 el tráfico de esta zona mejora de forma abrumadora.

Otra medida que mitigará el tráfico pesado de la F-2 es la adaptación de la vía de servicio del “Merancho del Gil” para que absorba de forma segura y legal la constante salida a la MU-303 de la actividad generada por las industrias agroalimentarias que están instaladas a su vera, y que ya hacen uso del mismo.

Sería necesario dar solución a temas tan acuciantes como la RMU-330, único acceso a Beniel, RM-330 actualmente tiene las características propias de una calle en zona residencial, habida cuenta de encontrarse edificada en ambos lados con construcciones

de carácter eminentemente residencial, cuyos vecinos habrán de sufrir y tolerar el tráfico de vehículos, especialmente tráfico pesado que genera la actividad económica de este municipio. Un acceso que comunique por el sur a este municipio con la RM-1 y la Autovía del Reguerón sería una solución para el sector agroalimentario asentado en la zona. Otra alternativa para este municipio sería la conexión con por el norte con el "Merancho del Gil".

De no adoptarse la modificación propuesta, la congestión del tráfico continuaría teniendo lugar, y con ello, con sus negativas consecuencias para la actividad económica de la zona, lo que provoca pérdida de negocio, de nocivos efectos para la salud física y mental de los habitantes de la zona; imposibilidad de programar la duración del trayecto, contaminación del aire con innecesarias emisiones, todo ello consecuencia de la ralentización, aceleración y frenado; contrariedad en los conductores, dando lugar a la "ira de carretera" que causa accidentes de circulación; y, en último lugar, saturación de carreteras secundarias y calles en zona urbana residencial, que se convierten. en ruta alternativa, lo que directamente afecta a residentes y negocios establecidos.

Por lo expuesto

SOLICITA:

Que teniéndose por presentado este escrito y por efectuadas las alegaciones contenidas en el mismo se admitan y resuelva con la derogación inmediata de este estudio por su invalidez e inviabilidad.

Propongo igualmente una apuestas definitiva por la vertebración de la Comarca de La Huerta de Murcia, Beniel y Santomera, estudiando las necesidades reales de la zona, respaldados por estudios actualizado del tráfico y en la zona y las necesidades actuales y venideras de la población afectada. Para ello deben trabajar coordinadamente, Organismos Regionales y Municipales, Servicios Técnicos de los municipios y pedanías afectadas, asociaciones representativas del tejido empresarial, comercial y vecinal, así como representantes de todos los partidos políticos, para trazar un Plan Estratégico para la Dinamización de la Comarca.

En _____, a ____ de _____ de 2018

Fdo.: _____

**Dirección General de Carreteras
Consejería de Fomento e Infraestructuras
de la Comunidad de Murcia**

Calle Acisclo Díaz, n.º 6
3005 - Murcia

D. _____ con DNI _____, con domicilio a todos los efectos de notificaciones que pudieran tener lugar por el expediente al que se refiere este escrito en _____, comparece ante dicho ente autonómico para manifestar lo siguiente:

Que dentro del plazo y término concedido por la publicación en el BORM número 174 con fecha 30 de Julio del presente año que recoge la **“Segunda Información Pública para Aprobación Definitiva 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”**, presentó las siguientes observaciones que atañen directamente a la concepción global del trazado formuladas como

ALEGACIÓN

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación, **contradice la tendencia legislativa regional.**

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 socioculturales 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 1 , se adhirió (octubre de 2016), al Pacto Estatal por la Soberanía Alimentaria, la Educación Ambiental y la Sostenibilidad del Territorio 2 , 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 3 . 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.

30. 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.

14. Moción presentada por el grupo Ciudadanos Región de Murcia ante la Asamblea Regional con fecha 1 de septiembre de 2017 sobre la redacción de un proyecto de ley de protección integral de la huerta de murcia. Dicha moción propone “la defensa de La huerta de Murcia como una de las señas distintivas de la comunidad Autónoma. Tanto es así que no se entiende a la Región de Murcia sin su Huerta, sus paisajes, sus red hidráulica, sus costumbres y sus particularidades lingüísticas. La huerta de Murcia es uno de los enclaves agrarios más relevantes de Europa y por lo tanto de España. Es un patrimonio histórico/cultural inigualable que, sin embargo, se ve amenazada por la actividad urbanística, infraestructuras entre otros”.

15. DECLARACIÓN INSTITUCIONAL SOBRE DEFENSA DE LOS TERRITORIOS AGRARIOS HISTÓRICOS. Aprobada por el pleno de la cámara de la Asamblea Regional de Murcia con fecha 27 de Noviembre 2017.

16. DECLARACIÓN INSTITUCIONAL EN APOYO AL PACTO ESTATAL POR LA SOBERANÍA ALIMENTARIA LA EDUCACIÓN AMBIENTAL Y LA

SOSTENIBILIDAD DEL TERRITORIO. Aprobada 29 de septiembre de 2016 (Pacto Intervegas).

17. Convenio Europeo del paisaje ratificado por España el 26 de noviembre de 2007, que entró en vigor el 1 de Marzo de 2008.

18. Convenio europeo del Paisaje, ratificado por España el 26 de noviembre de 2007 y entrada en vigor el 1 de marzo de 2008. Promueve:
“Integrar el paisaje en las políticas de ordenación territorial, urbanística y en sus políticas en materia cultural, medioambiental, agrícola, social y económica, así como cualesquiera que puedan tener un impacto directo o indirecto sobre el paisaje”

Entiendo por todo lo anterior que la administración regional se está contradiciendo al continuar con el proyecto actual de Fomento para la construcción de la autovía mientras que la tendencia legislativa europea, nacional y regional, es la futura conservación y protección de entidades como la huerta.

Por lo expuesto

SOLICITA:

Que teniéndose por presentado este escrito y por efectuadas las alegaciones contenidas en el mismo se admitan y resuelva con la derogación inmediata de este estudio por su invalidez e inviabilidad.

Propongo igualmente una apuestas definitiva por la vertebración de la Comarca de La Huerta de Murcia, Beniel y Santomera, estudiando las necesidades reales de la zona, respaldados por estudios actualizado del tráfico y en la zona y las necesidades actuales y venideras de la población afectada. Para ello deben trabajar coordinadamente, Organismos Regionales y Municipales, Servicios Técnicos de los municipios y pedanías afectadas, asociaciones representativas del tejido empresarial, comercial y vecinal, así como representantes de todos los partidos políticos, para trazar un Plan Estratégico para la Dinamización de la Comarca.

En _____, a ____ de _____ de 2018

Fdo.: _____

**Dirección General de Carreteras
Consejería de Fomento e Infraestructuras
de la Comunidad de Murcia**

Calle Acisclo Díaz, n.º 6

3005 - Murcia

D. _____ con DNI _____, con domicilio a todos los efectos de notificaciones que pudieran tener lugar por el expediente al que se refiere este escrito en _____, comparece ante dicho ente autonómico para manifestar lo siguiente:

Que dentro del plazo y término concedido por la publicación en el BORM número 174 con fecha 30 de Julio del presente año que recoge la **“Segunda Información Pública para Aprobación Definitiva 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”**, presentó las siguientes observaciones que atañen directamente a la concepción global del trazado formuladas como

ALEGACIÓN

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación, **no refleja la situación real de la zona estudiada.**

La Actualización del Estudio Informativo de diciembre de 2017, describe, como Situación Actual del trazado proyectado, que **“A lo largo de toda la traza el uso del suelo es agrícola, mayoritariamente de explotación de cítricos y otros cultivos, todos ellos de regadío”**,

Describe la administración un paisaje de 2003 (fecha cuando se planteó este proyecto) todavía en junio de 2018, sin tener en cuenta la realidad empresarial basada en el sector hortofrutícola que se ha desarrollado exitosamente en los últimos años.

Por ejemplo en la Pedanía de El Raal, no se ha tenido en consideración que en los últimos años, el tejido empresarial de la zona ha crecido sobremanera, gracias a un pujante sector hortofrutícola focalizado a lo largo del trayecto de la carretera RM-303, y junto a la vía de servicio del Merancho de los Giles. El emplazamiento de numerosas empresas en esta zona industrial ha dado lugar a que el tránsito de vehículos sea de importante intensidad, con incrementos significativos de tráfico pesado, estando habitualmente congestionado el tramo Cruce de El Raal - Alquerías. Hace décadas que está proyectado el desdoblamiento de dicha vía, que es de necesidad extrema para el tráfico local que genera una población rica en tejido industrial.

Por lo expuesto

SOLICITA:

Que teniéndose por presentado este escrito y por efectuadas las alegaciones contenidas en el mismo se admitan y resuelva con la derogación inmediata de este estudio por su invalidez e inviabilidad.

Propongo igualmente una apuestas definitiva por la vertebración de la Comarca de La Huerta de Murcia, Beniel y Santomera, estudiando las necesidades reales de la zona, respaldados por estudios actualizado del tráfico y en la zona y las necesidades actuales y venideras de la población afectada. Para ello deben trabajar coordinadamente, Organismos Regionales y Municipales, Servicios Técnicos de los municipios y pedanías afectadas, asociaciones representativas del tejido empresarial, comercial y vecinal, así como representantes de todos los partidos políticos, para trazar un Plan Estratégico para la Dinamización de la Comarca.

En _____, a ____ de _____ de 2018

Fdo.: _____

**Dirección General de Carreteras
Consejería de Fomento e Infraestructuras
de la Comunidad de Murcia**

Calle Acisclo Díaz, n.º 6
3005 - Murcia

D. _____ con DNI _____, con domicilio a todos los efectos de notificaciones que pudieran tener lugar por el expediente al que se refiere este escrito en _____, comparece ante dicho ente autonómico para manifestar lo siguiente:

Que dentro del plazo y término concedido por la publicación en el BORM número 174 con fecha 30 de Julio del presente año que recoge la **“Segunda Información Pública para Aprobación Definitiva 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”**, presentó las siguientes observaciones que atañen directamente a la concepción global del trazado formuladas como

ALEGACIÓN

Este Estudio Informativo para la construcción de del tramo que conectaría la autovía A-7 con la autovía RM-1, Tramo Zeneta-Santomera, que ahora se somete a su 2ª Exposición pública, a fin de llevar a cabo su aprobación, no considera que **La Huerta de Murcia y Santomera es un espacio a proteger**

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.

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.

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.

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 13 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.”

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.

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 inminente catástrofe que puede originar la construcción de esta obra en nuestra zona que es, sin lugar a dudas, patrimonio cultural inmaterial.

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.” 14

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.

Por lo expuesto

SOLICITA:

Que teniéndose por presentado este escrito y por efectuadas las alegaciones contenidas en el mismo se admitan y resuelva con la derogación inmediata de este estudio por su invalidez e inviabilidad.

Propongo igualmente una apuestas definitiva por la vertebración de la Comarca de La Huerta de Murcia, Beniel y Santomera, estudiando las necesidades reales de la zona, respaldados por estudios actualizado del tráfico y en la zona y las necesidades actuales y venideras de la población afectada. Para ello deben trabajar coordinadamente, Organismos Regionales y Municipales, Servicios Técnicos de los municipios y pedanías afectadas, asociaciones representativas del tejido empresarial, comercial y vecinal, así como representantes de todos los partidos políticos, para trazar un Plan Estratégico para la Dinamización de la Comarca.

En _____, a ____ de _____ de 2018

Fdo.: _____