

los servicios publicitarios y de los prestados por las agencias de publicidad que actúen en nombre propio, incluso después del 1 de enero de 1993, fecha de entrada en vigor de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre.

Segundo.—No obstante, debe entenderse que el criterio de localización de los servicios publicitarios directamente relacionados con bienes inmuebles (vallas, marquesinas, cabinas telefónicas y análogos, que tiene la consideración de bienes inmuebles), contenido en el punto quinto de la referida resolución, se refiere a los servicios relacionados con bienes inmuebles (arrendamiento, cesión, etc.) que se destinan a fines publicitarios, a los que se aplicará el criterio de localización indicado del lugar donde radican dichos bienes inmuebles.

Sin embargo los servicios de publicidad prestados a un empresario o profesional, utilizando como soporte un bien inmueble o los considerados como tales, sólo estarán sujetos al Impuesto sobre el Valor Añadido cuando los mencionados destinatarios tengan su sede o establecimiento permanente en el territorio de aplicación del Impuesto; en otro caso, no estarán sujetos a dicho Impuesto.

Tercero.—Dado que el tenor literal del mencionado punto quinto de la resolución de 20 de octubre de 1986 ha podido inducir a aplicar a los servicios de publicidad con soporte de un bien inmueble del criterio relativo al lugar donde radiquen dichos bienes inmuebles, la aclaración contenida en el punto segundo anterior sólo será aplicable, en su caso, a partir de la publicación de la presente resolución, sin que proceda exigir a los sujetos pasivos que hubiesen aplicado anteriormente el criterio de localización de los bienes inmuebles la modificación de sus declaraciones tributarias sobre la base de dicha aclaración.

Madrid, 25 de abril de 1994.—El Director general, Eduardo Abril Abadín.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

9447

RESOLUCION de 21 de marzo de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Madrid-Valencia. Tramo: Honrubia/Atalaya del Cañavate-Motilla del Palancar (Cuenca), de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública, para general conocimiento, la declaración de impacto ambiental sobre el citado proyecto, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 21 de marzo de 1994.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AUTOVIA MADRID-VALENCIA. TRAMO: HONRUBIA/ATALAYA DEL CAÑAVATE-MOTILLA DEL PALANCAR (CUENCA) DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 28 de abril de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen del tramo Honrubia/Atalaya del Cañavate-Motilla del Palancar consistente en la orden de estudio-informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 9 de agosto de 1993, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas, se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 13 de julio de 1993, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento con fecha 25 de octubre de 1993, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del estudio informativo del tramo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de su información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

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

La documentación contenida en el expediente examinado, se refiere a las nuevas alternativas propuestas por la Dirección General de Carreteras para el subtramo Atalaya del Cañavate-Motilla del Palancar, denominadas 1, 2, 3, 4 y 5; como consecuencia de la relevante repercusión económica que, sobre el coste de ejecución del proyecto, hubiera supuesto el cumplimiento de las condiciones establecidas para ese subtramo en la declaración de impacto ambiental del tramo Montalvo-Utiel, de la autovía de Madrid a Valencia, emitida por Resolución de la Dirección General de Política Ambiental de fecha 18 de diciembre de 1992 y publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 16 de febrero de 1993.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Madrid-Valencia. Tramo: Honrubia/Atalaya del Cañavate-Motilla del Palancar, provincia de Cuenca.

Declaración de impacto ambiental

De entre las alternativas estudiadas, la denominada solución 5, que cruza el río Júcar al sur de la presa del embalse de El Picazo, fuera de la hoz de Alarcón es la única que, por la presente Declaración, se considera ambientalmente viable al comportar, en base al principio de precaución, un mayor nivel de garantía de no afección significativa, directa o indirecta, al ecosistema de alto valor natural contenido en la citada singularidad geomorfológica.

Además, para la ejecución del proyecto relativo a esta solución 5, se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. *Protección de los servicios existentes.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará la continuidad de los servicios, entre los que se destacan la carretera C-311 de Motilla del Palancar a La Roda, CN-320 de Cuenca a Albacete, y las vías pecuarias denominadas Cañada Real de los Serranos y Colada de los Arrieros.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de no impactar significativamente las características del sistema fluvial formado por el río Júcar y río Valdemembra, no se localizarán canteras ni préstamos ni se verterán materiales ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o erosión se afecte al mismo.

En particular, en la construcción del puente sobre el río Júcar, la franja de afección a la vegetación de ribera se limitará al ancho de ocupación de la calzada.

Asimismo, teniendo en cuenta las posibles afecciones a los acuíferos existentes entre los puntos kilométricos 3,400 y 9,500, donde el trazado se desarrolla sobre una zona de recarga con sumideros cársticos, y al acuífero subálveo del río Júcar y del río Valdemembra, se procederá a:

a) No situar en esas áreas maquinaria ni materiales ni realizar vertidos de ningún tipo.

b) Diseñar las obras necesarias para que las aguas no se vean desviadas por la autovía en su actual paso por la zona de recarga.

c) Diseñar las medidas necesarias para evitar el riesgo de penetración en los acuíferos de contaminantes procedentes de posibles accidentes del transporte y de la escorrentía de la lluvia sobre la calzada, durante la fase de explotación de la vía.

3. *Protección a la fauna.*—Por la existencia en las hoces del Júcar y en sus proximidades, de especies protegidas tales como nutria y aves rapaces rupícolas nidificantes, entre éstas, el águila real, el águila perdicera y el halcón peregrino, se adoptarán las medidas necesarias que minimicen la posible afección a estas especies protegidas. Entre tales medidas figurará la prohibición de realizar voladuras desde primeros de febrero a últimos de junio, época de nidificación y cría de dichas aves. Además, se analizará la oportuna ubicación y se diseñarán los pasos necesarios a lo largo de toda la vía para minimizar el efecto barrera para la fauna terrestre. Las medidas objeto de esta condición deberán proyectarse y realizarse, en coordinación con el órgano competente en materia de conservación de la naturaleza de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

4. *Protección de la vegetación.*—Habida cuenta que el trazado de la autovía, a su paso por el valle del Júcar, atraviesa una zona de pinares, y el bosque de ribera del río, se vallará el límite de ocupación de la plataforma de la vía, antes del comienzo del desbroce, a lo largo de toda esa zona de pinar y las riberas, para impedir la afección fuera de lo estrictamente necesario.

5. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se elaborará un estudio de detalle sobre la posibilidad de disminuir el impacto paisajístico que la ejecución del viaducto previsto en el proyecto de la solución 5, supondría en el valle abierto por donde se cruza el río Júcar. Una solución de esta naturaleza podría investigarse, aumentando ligeramente el desarrollo de la traza, en los accesos al citado río y disminuyendo, si técnicamente resulta posible, la cota de cruce del mismo con lo que, sin modificar significativamente las pendientes ni incrementar los taludes, se posibilitaría previsiblemente, además, la aproximación, en cierta medida, del coste de ejecución de la solución 5 al de la solución 1.

Además, se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación e integración paisajística de la obra. El citado proyecto deberá dedicar especial atención a los enlaces, así como los desmontes entre los puntos kilométricos 11,800 y 14,500; y a los terraplenes entre los puntos kilométricos 0,300 y 2,000 y 7,800 y 11,800. También focalizará su atención al cruce de los ríos Júcar y Valdemembra, y contemplará la ubicación y recuperación de los terrenos a utilizar para canteras, almacén, escombreras y vertederos, hormigonado y asfaltado, etc.

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

6. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre las medidas de protección a los acuíferos realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección a la fauna realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección a la vegetación realmente ejecutadas a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 5.

Anualmente y durante un plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 5.

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

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

7. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo e inclusión en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Diseño de las obras necesarias para que las aguas no se vean desviadas de la zona de recarga de los acuíferos, a que se refiere la condición 2, apartado b.

Diseño de medidas para evitar el riesgo de penetración en los acuíferos de contaminantes, a que se refiere la condición 2, apartado c.

Diseño de pasos de fauna, a que se refiere la condición 3.

Resultados del estudio a que hace referencia la condición 5.

Proyecto de recuperación a que se refiere la condición 5, que incluirá la localización de canteras, graveras y zonas de préstamo.

8. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas mitigadoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en la memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuestos del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

Madrid, 21 de marzo de 1994.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Dirección General de Urbanismo y Vivienda. Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección Territorial de MOPTMA en Castilla-La Mancha	X
Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Montes, Caza y Pesca. Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Facultad de Biología. Departamento de Biología Vegetal. Universidad Complutense	X
Ayuntamiento de Cañadajuncosa (Cuenca)	X
Ayuntamiento de Tébar (Cuenca)	X
Ayuntamiento de Alarcón (Cuenca). Ayuntamiento de Valhermoso de la Fuente (Cuenca). Ayuntamiento de Pozorrubielos de la Mancha (Cuenca). Ayuntamiento de El Picazo (Cuenca)	X
Ayuntamiento de El Peral (Cuenca). Gobierno Civil de Cuenca. Diputación Provincial de Cuenca. Ayuntamiento de Honrubia. Ayuntamiento de Atalaya del Cañavate	X
Ayuntamiento de Motilla del Palancar. Grupo Ecologista «Hoces de Cuenca»	X
Asociación Naturalista para la Defensa de Castilla-La Mancha (ADECAM). ADENA/FAPAS/FORESTAL. AEDENAT Albacete. Fondo del Patrimonio Natural Europeo	X
CODA	X
AEDENAT Madrid. Federación de Amigos de la Tierra (FAT). ADENA Madrid	X
SEO. Facultad de Biología. Universidad Complutense. CEDEX. Madrid. Instituto Tecnológico y Geominero de España	X

El contenido ambiental más significativo de las respuestas es el siguiente:

El ICONA señala que «de los cinco trazados propuestos únicamente es aceptable desde el punto de vista ambiental la solución 5, la más meridional y que atraviesa el río Júcar entre el embalse de El Picazo y el pueblo del mismo nombre.

Este trazado es el más acorde con las recomendaciones hechas por ICONA y que fueron transmitidas en su día a los departamentos implicados en el proyecto de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha y Valencia, cartas con fecha 20 de abril de 1993 a las Direcciones Generales de Obras Públicas de las respectivas Comunidades Autónomas. Se trata de la opción más distante del espacio natural que se pretende preservar, reduciendo al mínimo el incremento de la presión humana en las hoces, originada por la indispensable apertura de nuevos accesos para la ejecución de la obra. La afección a las especies que nidifican en la zona (águila real, águila perdicera y halcón peregrino) es también la menor de entre las que acarrearán las distintas alternativas contempladas, dando así cumplimiento a lo establecido en la legislación nacional (Real Decreto 439/1990, de Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, y Ley 4/1989, de Conservación de la Naturaleza), Comunitaria (Directivas 79/409/CEE y 92/43/CEE relativas a la conservación de aves silvestres y hábitats, respectivamente), y en los convenios internacionales ratificados por el Estado español (Convenio de Berna y Convenio de Bonn).

En relación con las medidas preventivas y correctoras tendentes a minimizar el efecto negativo de las obras, se deberá garantizar el cumplimiento de lo estipulado en la DÍA ya mencionada, ejerciendo un estricto control y seguimiento de aquéllas. Por último, queremos señalar que resulta inadmisibles la propuesta referente a eliminación de nidos descrita en el «Avance de medidas preventivas y correctoras. Programa de vigilancia de la memoria-resumen enviada, cuando lo que debiera proponerse es la exclusión de las alternativas que atraviesan la hoz».

La Confederación Hidrográfica del Júcar da las siguientes sugerencias:

a) En cauces definidos:

a.1 La capacidad de desagüe de la obra de fábrica será suficiente para permitir el paso del caudal de avenida de cálculo, sin que se produzca sobreellevación, aguas arriba, de la lámina de agua.

a.2 Las embocaduras de las obras de fábrica aguas abajo, deberán convenientemente protegidas y con los disipadores de energía adecuados, tendentes a evitar erosiones al restituir el agua a su cauce natural.

a.3 Independientemente de los caudales de cálculo: Deberán dimensionarse las obras con los gálibos mínimos que garanticen el paso de los caudales sólidos, evitándose así la acumulación de materiales de gran tamaño en la estructura de desagüe.

b) Donde no existan cauces definidos:

Deberán reponerse la servidumbre de paso del agua de tal modo que se cumpla el artículo 45.1 de la Ley de Aguas, es decir, sin modificar las servidumbres naturales actualmente existentes, garantizándose además la inexistencia de riesgos de encharcamiento o inundación en las zonas próximas al trazado de la vía.

En cuanto a préstamos y extracciones en cauces o en sus zonas de servidumbre, se garantizará la no afección a los mismos y la reposición de éstos a su estado primitivo una vez terminadas las obras.

La Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, informa sobre la necesidad de realizar prospecciones arqueológicas del trazado, a fin de evitar posibles daños al patrimonio histórico arqueológico de la zona afectada por las obras.

La Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, señala que, teniendo en cuenta que el paraje con mayor valor ecológico y paisajístico que puede verse afectado por el trazado es la hoz de Alarcón, deberán tenerse en cuenta los siguientes aspectos ambientales:

La existencia de ecosistemas frágiles y singulares, vulnerables por su unicidad y aislamiento respecto a otros similares.

Las aves rapaces, rupícolas y forestales, consideradas importantes a nivel de la Comunidad Autónoma.

Los rasgos geomorfológicos y los paisajes singulares.

Considera como más adecuados para minimizar el impacto ambiental de la autovía los trazados 5 y 4, en este orden de preferencia, e incompatibles con la conservación de los valores de la Hoz los trazados 1, 2 y 3.

El Departamento de Biología Vegetal de la Facultad de Biología de la Universidad Complutense informa que el trazado de la autovía Honrubia/Atalaya del Cañavate-Montilla de Palancar, no produce excesivo per-

juicio en la vegetación autóctona de la provincia en cualquiera de las alternativas que se proponen.

La vegetación autóctona más interesante se encuentra acantonada en las hoces y salegás, donde se desarrolla una flora rupícola, a veces endémica, de gran interés botánico. Estas hoces además constituyen un excelente refugio para aves y mamíferos, cuya supervivencia está garantizada debido a la inaccesibilidad del terreno.

Considera que la alternativa 1 es la que menos altera el paisaje y el medio, al cruzar sin pilas el cauce del Júcar, al final de la hoz, allí donde la cuenca es más estrecha. Esta solución es además la solución más económica y más práctica, ya que se crea una vía nueva que facilita la comunicación de los pequeños núcleos urbanos (Tébar, El Picazo, Rubielos, Pozoseco), mal comunicados con aquellos mejor dotados de infraestructura sanitaria, escolar y comercial.

El Ayuntamiento de Cañadajuncosa no encuentra aspectos que puedan incidir o sean dignos de considerar, en relación con el impacto ambiental en ese término municipal.

El Ayuntamiento de Tébar no indica ninguna sugerencia, y se muestra de acuerdo con la alternativa 1, a la que considera como mejor desde el punto de vista ambiental.

El Ayuntamiento de El Picazo se muestra favorable a la solución 5 ya que, según su opinión, es la que menos daña el aspecto ambiental de la zona.

El Ayuntamiento de Atalaya del Cañavate considera como más conveniente la solución 1.

El grupo ecologista «Hoces de Cuenca» indica que cualquier trazado que atravesase las hoces de Alarcón puede considerarse crítico. Rechaza todas las soluciones que atraviesen la hoz, y recomienda la solución 5 que no afecta a dicho espacio.

Justifica la elección de esta solución realizando las siguientes consideraciones:

«No es ninguna casualidad la existencia de una excepcional riqueza faunística en las hoces de Alarcón, especialmente en lo que se refiere a las aves de presa vulnerables: Águila real, águila perdicera, halcón peregrino, búho real, entre otras, gracias a las inmejorables condiciones de hábitat para estas especies, tales como:

Grandes paredones rocosos.

Extrema tranquilidad del lugar debida a su difícil accesibilidad.

Áreas de campeo en el entorno de la hoz, bien conservadas, con un variado mosaico de vegetación y abundancia de presas.

Todas las especies arriba mencionadas son muy sensibles a la alteración de su hábitat, principalmente en lo que se refiere a sus territorios de nidificación, que se encuentran precisamente en la hoz.

En cuanto al paisaje, debe mencionarse junto con la fauna, como el valor más importante, por:

Espectacularidad de los escarpes rocosos y combinación de éstos con el propio río y comunidades vegetales, incluyendo los sotos ribereños.

Ausencia de elementos artificiales en el entorno.

Contraste de la profunda hoz con la llanura manchega circundante.

Todas aquellas soluciones que supongan el cruce de la autovía por las hoces (números 1, 2 y 3) o por la proximidad inmediata de las mismas (número 4), tienen un impacto paisajístico inaceptable, al introducir un elemento fuertemente artificial en un lugar de gran naturalidad. Las tres primeras tendrían además, un impacto faunístico que puede considerarse crítico. La solución 3 destruye el territorio de nidificación del águila real en la hoz; la solución 2 altera irreversiblemente el área de cría de una de las dos parejas de águila perdicera; y la número 1 inutiliza el territorio de la pareja de águilas reales que crió en este enclave hasta el año 1986, que es recolonizable, y se aproxima mucho al área de nidificación de una de las parejas de halcón peregrino. Por su parte, la solución 4 rompe la continuidad de la hoz con el embalse del Picazo, zona de refugio y descanso para gran número de especies de aves, fundamentalmente Apodiformes y Paseriformes. Supondría también la casi total eliminación de un bosque de pinos situado en la ribera, donde nidifica el azor.

El Fondo del Patrimonio Natural Europeo señala que las Hoces de Alarcón es un espacio natural de belleza y singularidad única en toda La Mancha, y puede verse afectado por el trazado de la autovía. Por ello señala como única aceptable la solución 5, por ser la que produce menor impacto ambiental al no afectar a las hoces ni a su fauna y paisaje.

La Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental (CODA), destaca que es importante la presencia de una nutrida y rica población de rapaces rupícolas en grave peligro de extinción: Águilas perdicera y real, halcón peregrino, búho real (cuatro o cinco parejas), y también la presencia de nutria, especie protegida y actualmente en regresión.

En cuanto a la vegetación destaca su gran valor biogeográfico a nivel regional, resaltando la penetración de especies levantinas hacia el interior, comportándose aquí como finícolas: *Euphorbia isatidifolia*, *Phagnolón sordidum*, etc., que comparten el área con otras especies mediterráneas de influencia oceánica (*arbutus unedo* y *somicera implexa*), dando lugar a un enclave de gran singularidad florística.

Paisajísticamente hablando, los valores son espectaculares, condicionados por las formas planas y rectas que forman el cañón, la planicie y la vegetación.

Considera que una autovía que cruzase las hoces de Alarcón supondría un impacto con carácter irreversible, por ello señala que las soluciones 1, 2 y 3 son del todo inaceptables por su incidencia en el ecosistema. La solución 4 tampoco resulta aceptable por separar las hoces del embalse de Picazo y afectar a áreas muy valiosas, utilizadas como zonas de alimentación de la comunidad de rapaces que habitan las hoces.

ADENA realiza una serie de consideraciones ambientales del proyecto, y adjunta un informe sobre la valoración del medio natural y la previsión de impactos que sobre las hoces del Júcar producirá dicho proyecto.

Las causas principales que otorgan un importante valor ecológico a las hoces de Alarcón son, en primer lugar, las especiales condiciones orográficas y geomorfológicas de la zona, en combinación con la existencia del curso permanente del río Júcar y la orientación norte-sur de la hoz; y en segundo lugar, el alto grado de aislamiento de esta área debido a su inaccesibilidad y dificultad de explotación. Ambos factores han hecho de este lugar una zona donde confluyen y se conservan inalterados una gran cantidad de valores naturales (fauna, flora, paisaje natural), de interés biogeográfico y conservacionista a nivel regional y nacional, que han sido eliminados o muy modificados en el resto de la comarca en la que se enclava la hoz. Entre ellos, cabe destacar la existencia de una rica fauna de rapaces en peligro, de importancia natural e internacional. Además hay que destacar la presencia de nutria, especie igualmente protegida y en regresión, que posee aquí la única población de La Mancha con quense, favorecida por la ausencia de frecuentación humana y la explotación no intensiva del territorio (caza, granadería), lo que ha originado una zona libre de molestias para una fauna tan sensible a la alteración de sus hábitos; la vegetación natural, de gran valor biogeográfico a nivel regional; y el paisaje, de gran valor y espectacularidad.

Por todas estas razones, cualquier actividad humana que modifique las condiciones descritas arriba alterará de forma drástica e irreversible la integridad de las hoces de Alarcón, con la consiguiente desaparición de los valores faunísticos y paisajísticos que le confieren actualmente la calificación de zona de especial significado ambiental y de gran valor para la conservación.

Los impactos que se producirían en las fases de construcción y explotación de una autovía que atravesase la Hoz de Alarcón pueden ser irreversibles en algunos casos, como el efecto barrera para la fauna terrestre en las zonas adyacentes a la hoz, la drástica merma de las poblaciones de rapaces, la alteración de hábitats para las comunidades vegetales y el impacto paisajístico.

Por todo ello ADENA indica que la alternativa que con gran diferencia causaría un menor impacto ambiental es la «solución 5», que atraviesa el río Júcar al sur del muro de presa del embalse de El Picazo, al norte del pueblo de El Picazo. La única solución que no atraviesa las hoces.

Hay que señalar aquí que la explotación de caza que menciona ADENA no se puede considerar como libre de molestias para una fauna tan sensible, sino que debe considerarse como una de las actividades potencialmente más peligrosas y con menor interés económico y social para la generalidad de los ciudadanos, recomendándose su prohibición.

El Instituto Tecnológico Geominero de España indica que deben evaluarse los impactos ambientales a través de la realización de un análisis diferenciado para las distintas áreas geográficas acentuando la intensidad y el rigor del estudio en las más sensibles. En este caso se tratará del tramo de cruce del río Júcar.

Por otro lado, se debe prestar especial atención a los siguientes aspectos:

Procesos erosivos, estimación de carga de sedimentos generados, afectación a embalses, medidas de control en las fases de construcción y de explotación para cada alternativa.

Estudio riguroso de los tipos de suelo afectados por las diferentes alternativas, evaluación de calidades, superficies y valoración de los mismos.

Estudio de los impactos asociados generados por apertura de canteras de material de préstamos para cada alternativa. Medidas correctoras.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en el desarrollo de alternativas en la CN-III, de Madrid a Valencia, para la construcción del tramo Atalaya del Cañavate-Motilla del Palancar.

Se han considerado cinco soluciones de trazado denominadas solución 1, solución 2, solución 3, solución 4 y solución 5.

La solución 1 es una nueva alternativa de trazado, a partir de un punto de la autovía A-31, de Honrubia a la Roda, aproximadamente a un kilómetro al este de Atalaya del Cañavate. En su tramo inicial coincide sensiblemente con la traza de la solución 2, hasta llegar al alto de Losilla, donde se dirige hacia el sureste, para luego cruzar ortogonalmente el curso del río Júcar, en el estrecho anterior a la desembocadura de la rambla de la Hoz, en el tramo final de las hoces del río. Vuelve a acercarse a la solución 2 después de el alto de El Carrascal y, con orientación este-nordeste, continúa hasta enlazar con el tramo siguiente de autovía en el cruce con la CN-320, unos dos kilómetros al sur de Motilla del Palancar. Su longitud es de 32,256 kilómetros, con un movimiento de tierras de 3.028.279 metros cúbicos de desmonte y 2.494.908 metros cúbicos de terraplén. El paso del Júcar se hace con un puente de 180 metros de longitud, sin pilas, apoyado en los bordes superiores del cañón que forma el río, y no necesita de ningún contacto con el valle para su debida construcción. Además, el punto de paso se ha ubicado de manera que tampoco existen desmontes ni terraplenes superiores a 5 metros en más de 2.000 metros de la traza a cada lado del puente. El presupuesto total de ejecución por contrata de esta solución es de 13.617.178.591 pesetas.

La solución 2 es sensiblemente igual a la anterior, excepto en el cruce del río Júcar, que se realiza más al norte, en plenas hoces. Su longitud es de 31,200 kilómetros, con un movimiento de tierras de 3.599.622 metros cúbicos de desmonte y 2.426.964 metros cúbicos de terraplén. El paso del Júcar se hace con un viaducto de 900 metros de longitud, con ocho pilas de hasta 80 metros de altura y vanos de 100 metros de luz. Hay desmontes superiores a 25 metros. El presupuesto total de ejecución por contrata de esta solución es de 15.744.836.994 pesetas.

La solución 3, que se inicia en la A-31 en las cercanías de Honrubia, se sitúa al norte de todas las demás, y es una variación muy mejorada de la «alternativa 3», que presentaba el estudio informativo EI-1.E-18 del tramo Montalvo-Utiel, sobre el que se emitió la declaración de impacto ambiental de fecha 18 de diciembre de 1992. Su longitud es de 35,150 kilómetros, con movimiento de tierras de 2.202.618 metros cúbicos de desmonte y 2.765.856 metros cúbicos de terraplén. El paso del Júcar se hace con un viaducto de 1.100 metros de longitud, con 10 pilas de hasta 80 metros de altura y vanos de 100 metros de luz. Hay desmontes superiores a 25 metros. El presupuesto total de ejecución por contrata de esta solución es de 16.415.304.601 pesetas.

La solución 4 constituye una variante de la solución 1 en el subtramo central. Concide con ella desde su origen en la autopista A-31 hasta llegar al alto de Los Arenales, donde se desvía, descendiendo hacia el valle del río Júcar, que atraviesa en la cola del embalse de El Picazo. Se dirige luego hacia el nordeste hacia el alto de El Carrascal, volviendo a coincidir con la solución 1 en las proximidades del mismo. Su longitud es de 33,067 kilómetros, con un movimiento de tierra de 3.355.541 metros cúbicos de desmonte y 1.963.411 metros cúbicos de terraplén. El paso del Júcar se hace con un viaducto de 1.000 metros de longitud, con nueve pilas de hasta 40 metros de altura y vanos de 100 metros de luz. Hay desmontes superiores a 20 metros. El presupuesto total de ejecución por contrata de esta solución es de 17.501.363.559 pesetas.

La solución 5 es la alternativa más meridional de las estudiadas. A partir de un punto de la autovía A-31 situado a unos 700 metros al sur del inicio de la solución 1 se desarrolla el trazado en orientación sureste hasta pasar 1,5 kilómetros al sur de la localidad de Tébar. Desciende luego hacia el río Júcar, cruzándolo al sur del muro de presa del embalse de El Picazo, al norte del pueblo del mismo nombre, ascendiendo luego hacia la plataforma de Pozoseco, hasta coincidir con el trazado de la solución 1 a la altura del cruce con la CN-311. Su longitud es de 34,250 kilómetros, con un movimiento de tierras de 3.294.451 metros cúbicos de desmonte y 4.387.348 metros cúbicos de terraplén. El paso del Júcar se hace con un viaducto de 1.100 metros de longitud, con 10 pilas de hasta 40 metros de altura y vanos de 100 metros de luz. Hay desmontes superiores a 10 metros y terraplenes superiores a 25 metros. El presupuesto total de ejecución por contrata de esta solución es de 19.870.693.855 pesetas.

El estudio informativo, en la valoración multicriterio de las opciones estudiadas, considera que la solución 1 es claramente la más satisfactoria.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio de impacto ambiental expone que el área de estudio corresponde a penillanuras de arrasamiento y relleno surcadas por una red fluvial a veces muy encajada, como es el curso del río Júcar que en la zona se desarrolla en sentido norte-sur dando lugar a las hoces por las que discurre el cauce en meandros, a favor de la red de fracturación, a unos 100 metros bajo la llanura de arrasamiento y con laderas muy escarpadas. En este valle se origina un microclima especial que da lugar a una vegetación característica.

El estudio señala que, si bien no hay motivos suficientes para considerar puntos interesantes en el aspecto geológico, hay que tener en cuenta la especial morfología de las hoces del Júcar en Alarcón, desde la presa del mismo nombre a la Boca de la Hoz aguas arriba del embalse de El Picazo, hendiendo las formaciones calco-dolomíticas y margosas en tajos de 100 metros de profundidad. En 10 kilómetros de distancia en línea recta, el desarrollo del cauce en meandros cerrados alcanza los 21 kilómetros. Es un área de gran singularidad ecológica, geológica, faunística, de vegetación y paisaje.

Entre los cortos y con fuertes pendientes afluentes del Júcar en esta zona se citan en el estudio, por la margen derecha, los barrancos de las Charcas, de Cuevas Blancas, de La Segura, el Vallejo del Niño y el barranco de Las Simillas; y por la margen izquierda, el arroyo de Valdehermoso (que recibe en cabecera los arroyos de Cañada Nueva y de Valincoso), el arroyo Valmosillo y las ramblas de Pozuelo, de la Hoz, del Cerculibro, la Madriguera y del Coronel.

El estudio indica que la zona está comprendida en el área noroccidental del subsistema de Albacete del sistema acuífero número 18 denominado «Mesozoico del flanco occidental de la Ibérica». Esta área constituye una unidad compleja formada por superposiciones de varios acuíferos constituidos por materiales permeables por fisuración, especialmente calcáreos. En la zona, dice el estudio, existen pozos de escasa profundidad que aprovechan los acuíferos detriticos superficiales, y algunos manantiales procedentes de los acuíferos cretácicos, como los que surgen al pie de las laderas escarpadas de las hoces del Júcar.

El estudio expone que para la descripción de la vegetación actual, tanto agrícola como forestal, se agrupan las diferentes áreas en cuatro biotopos principales: Encinares degradados, matorrales y pastizales; pinares procedentes de repoblación en mezcla a veces con el encinar; cultivos agrícolas de secano y regadío, y riberas con vegetación ripícola y restos de bosques de galería. En las hoces del Júcar, dadas sus condiciones geomorfológicas, se desarrolla un microclima que favorece la existencia de especies tales como el arce, el boj y el madroño, y en la parte septentrional, próxima a la presa de Alarcón, hay manchas de quejigo.

Respecto a la fauna, el estudio centra su atención en los principales grupos de vertebrados, que pueden utilizarse como indicadores de la calidad ambiental de la zona. Expone la presencia de aves nidificantes: Águila real, halcón peregrino, águila perdicera y búho real; así como algunos mamíferos relevantes: Gato montés, turón, gineta y nutria. Esta última clasificada en la lista roja de los vertebrados de España. Los farallones calizos y los barrancos permiten la instalación de colonias de cría relativamente raras en La Mancha, como son el vencejo real, el avión roquero y la chova piquirroja. Además, la orientación norte-sur del río Júcar sirve de canal en las migraciones sobre la península y como área de descanso en los desplazamientos de numerosas especies como la grulla, el halcón abejero, el águila culebrera y el águila calzada.

El estudio destaca que el área abarca una superficie de 708,7 kilómetros cuadrados y tiene una población total de 9.694 habitantes. La densidad media de la población es muy baja (13,68 habitantes/kilómetro cuadrado), propia de regiones despobladas. Sólo destacan los núcleos de Honrubia y Motilla del Palancar, con más de la mitad de los habitantes de la zona.

El estudio facilita el resumen del movimiento de tierras para las diferentes soluciones del proyecto.

Después de una valoración de impactos que no contiene la definición de la técnica empleada para sostener sus conclusiones, el estudio de impacto ambiental indica que, en conjunto, es más recomendable la solución 5, aunque tiene impactos significativos sobre el valle del Júcar.

Análisis del contenido

Examinado el nuevo expediente de este proyecto, cabe destacar ahora la existencia de una solución sobre las hoces del Júcar, la denominada alternativa 1, que supone un considerable mérito en el logro de un diseño

minimizador de impactos ambientales, respecto a cualquiera de las alternativas sobre las hoces, hasta ahora consideradas.

Sin embargo, el esfuerzo de integración técnico-ambiental que representa esta alternativa 1, no ha sido acompañado en el correspondiente estudio de impacto ambiental, elaborado por cuenta del promotor.

En efecto, el referido estudio aporta abundantes datos descriptivos, por otra parte conocidos, que ilustran la alta calidad ambiental del ecosistema contenido en la singularidad geomorfológica de las hoces del Júcar, concluyendo directamente que la alternativa 5, fuera de las hoces, es la más adecuada ambientalmente, sin realizar un análisis ambiental individualizado por cada solución, y sobre todo sin que exista un nexo de unión, vía método científico que, partiendo de los datos descriptivos señalados, valore y cuantifique los impactos ambientales, soportando así, con rigor, la conclusión alcanzada.

Además, el estudio de impacto ambiental:

Con carácter general, el inventario ambiental está bien especificado tanto en el medio físico como en el medio socioeconómico afectados por la presencia de la nueva vía.

El estudio incluye una variada cartografía temática, pero no contiene los planos de planta y perfiles longitudinales de los tramos conflictivos.

No señala la ubicación de canteras y vertederos.

El capítulo de medidas correctoras incluye medidas generales sin figurar ni su diseño ni su presupuesto.

El programa de vigilancia y control se limita a recomendaciones generales.

No obstante, con independencia de la deficiente información sobre los efectos ambientales, directos e indirectos, que sobre la fauna presente en la Hoz de Alarcón comportaría la ejecución y explotación de la alternativa 1, un elemental principio de precaución aconseja en todo caso que la vía proyectada no atravesase este singular espacio natural.

Por ello, esta Dirección General de Política Ambiental considera que la alternativa 5, que discurre fuera de las hoces, resulta la adecuada desde el punto de vista ambiental, al comportar en base al principio anteriormente señalado, un mayor nivel de garantía de no afección significativa a los altos valores ambientales presentes en la zona.

En cualquier caso, para la ejecución de esta alternativa 5, única considerada así ambientalmente viable, además de cumplirse las condiciones que se establecen por la presente declaración, deberá estudiarse en detalle previamente la posibilidad de disminuir el impacto paisajístico que la ejecución del viaducto previsto en el proyecto supondría en un valle abierto. Una solución de esta naturaleza podría investigarse, aumentando ligeramente el desarrollo en el tramo de acceso al viaducto y disminuyendo, si técnicamente resulta posible, la cota del cruce del río con lo que, sin modificar significativamente los pendientes, se posibilitaría previsiblemente, además, la aproximación en cierta medida del coste de ejecución de la alternativa 5 al de la alternativa 1.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegaciones de organismos:

ICONA.
Confederación Hidrográfica del Júcar.
Ayuntamiento de Tébar.
Ayuntamiento de El Picazo.
Ayuntamiento de Honrubia.
Ayuntamiento de Pozorrubielos de la Mancha.

Alegaciones de particulares y asociaciones:

Xevala Ecología.
Don J. Luis Legorburo Jiménez.
Don José García García y don José García Cortijo.
Hoces del Júcar, ADENA, CODA y Coordinadora para la Defensa de las Hoces del Júcar y el Cabriel.
Escuela de Naturaleza La Mata.
Asociación Ecologista APNAL y otros 39 colectivos ecologistas.

El ICONA manifiesta que, «de acuerdo con lo expuesto en la documentación sometida a información pública, la alternativa elegida por la Dirección General de Carreteras es la opción 1, que implica mayor coste ambiental que el correspondiente a la opción 5, la más meridional de los cinco trazados contemplados, y la única, dice, capaz de preservar la integridad del espacio que se pretende conservar: La Hoz del Júcar. Esta valoración coincide, señala, con la del estudio de impacto ambiental, que también se decanta por la solución 5.

De ningún modo, manifiesta, puede justificarse la elección de la alternativa 1, basándose en el establecimiento de medidas preventivas y correctoras que reducirían dichos impactos, cuando existe otro trazado alternativo viable y de menor impacto ambiental. La eficacia de dichas medidas, dice, es totalmente cuestionable y la realidad demuestra el escaso seguimiento de los planes de vigilancia de los proyectos aprobados. Los impactos sobre el paisaje, la fauna y la vegetación que se originarían en la fase de construcción y en la de explotación de la autovía, en el caso de optarse por la solución 1, dice, tendrían en numerosos casos carácter irreversible. En lo que se refiere a la fauna, dichos impactos, manifiesta, alcanzan valores críticos, ya que la Hoz del Júcar constituye el hábitat de nidificación de varias parejas de águila real, águila perdicera y halcón peregrino, especies protegidas tanto por la legislación nacional (Real Decreto 439/1990, que regula el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas), como por los convenios internacionales ratificados por el Estado español (Convenio de Berna, relativo a la conservación de la vida silvestre y del medio natural en Europa, y Convenio de Bonn, sobre la conservación de especies migratorias de animales silvestres), y por la legislación europea (Directiva 79/409, referente a la conservación de aves silvestres), que implica la obligatoriedad legal del Estado español de conservar tanto las mencionadas especies como su hábitat.

A este respecto, el ICONA, utilizando sólo un conjunto de datos, que además no contemplan los datos concretos relativos a la alternativa 1, y sin justificar con qué método o técnica de análisis los procesa para obtener los resultados, concluye que «en el caso de realizar el proyecto de acuerdo con la alternativa 1, se infringiría flagrantemente la legislación citada porque, dice, de todo lo que anteriormente ha expuesto, estima que existen suficientes razones ambientales y argumentos jurídicos (derivados tanto del derecho interno como de los compromisos internacionales formalmente asumidos) para optar por la alternativa 5 que cruza el río Júcar al sur de la presa del embalse de El Picazo y al norte del pueblo del mismo nombre».

Pero en la legislación citada por el ICONA no se prohíbe la inserción de infraestructuras por los territorios sometidos a alguna figura de protección a que ésta se refiere, y en la legislación de evaluación de impacto ambiental, para poder pronunciarse con rigor, hay que justificar los potenciales impactos significativos adversos.

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica que en la documentación aportada no se incluyen estudios hidrológicos ni hidráulicos, aunque se destaca que el régimen del río Júcar en el tramo de estudio está regulado por el embalse de Alarcón.

Propone que, una vez seleccionada la alternativa, en fase de proyecto se defina con el suficiente grado de detalle la afección al sistema hidrológico.

Dispone que, en cauces definidos, las obras en todo momento deberán permitir el paso de las aguas superficiales afectadas con determinadas prescripciones, referentes a capacidad de desagüe, disposición de embocaduras y disipadores de energía, y garantía de gálibos mínimos para el paso de materiales sólidos previsible.

Donde no existan cauces definidos, deberá reponerse la servidumbre de paso de agua sin modificar las condiciones existentes, evitando encharcamientos e inundaciones. Los rellenos y vertidos, los préstamos y las extracciones, no afectarán morfológicamente ni contaminarán a recursos de agua. Se respetarán las formaciones vegetales de ribera.

El Ayuntamiento de Tébar manifiesta la aprobación del Ayuntamiento a favor de la solución 1 propuesta en el estudio informativo.

El Ayuntamiento de El Picazo estima que la solución 1 no es la más adecuada, por su aspecto ambiental, y desde el punto de vista de interés general y de los intereses de la localidad; sí lo es, en cambio, la solución 5.

El Ayuntamiento de Honrubia informa que, de las soluciones reseñadas, la que sin duda ofrece un mayor interés para esa localidad es la solución 3. Esta alegación se basa en los intereses de la industria existente (restaurantes, talleres mecánicos, etc.).

El Ayuntamiento de Pozorribielos de La Mancha apoya la solución 5.

Exave Ecología advierte sobre el daño irreversible que, a su entender, la construcción de la autovía puede causar en las hoces del Júcar, que retienen excepcional valor ecológico y paisajístico y enorme importancia para la nidificación de aves rapaces, tan escasas como el águila real, águila perdicera, halcón peregrino, búho real, etc. También hay que destacar la presencia de Nutria.

Propone como menos impactante la solución 5 o, como mal menor, la solución 4.

Don José Luis Legorburo Jiménez, expone su opinión de que la forma más idónea de potenciar el paso por el río Júcar es que la autovía lo cruce junto al pueblo de El Picazo, que considera el punto neurálgico de la zona.

Don F. José García y don José García Cortijo manifiestan su rechazo a la solución 3, que ocasionaría múltiples y graves daños a su paso por las hoces del Júcar y tendría efectos secundarios negativos para la localidad de Motilla del Palancar dada su proximidad al casco urbano.

Considera preferibles las soluciones 1 y 4 sobre el resto.

Don Pablo Martínez Ayerza, en nombre de Hoces del Júcar, ADENA, CODA y Coordinadora para la Defensa de las Hoces del Júcar y del Cabriel, estima que no se hace una adecuada valoración de la importancia de las rapaces rupícolas nidificantes.

Echa en falta la realización de una matriz de identificación de impactos para todas y cada una de las soluciones planteadas, y cree que en la «evaluación de impactos» falta la consideración de alguno de los previsible, y no considera correcta la valoración efectuada en varios casos, por lo que se refiere a fauna. Indica que debería haberse introducido en la matriz de evaluación de impactos previstas el impacto relativo a las molestias por trasiego de vehículos y frecuentación humana durante la fase de explotación.

Sostiene que la discusión entre soluciones no se ha planteado de forma clara al haberse combinado evaluaciones técnico-económicas y de aspectos físicos-naturales, y no considerarse medidas preventivas ni correctoras de impactos más que para la solución propuesta.

Considera correctos los criterios de puntuación por orden de preferencia consideradas tanto en la valoración de los factores técnicos y económicos como de los impacto-ambientales: Aunque llama la atención que la solución 1 propuesta sea prácticamente siempre la mejor entre las alternativas consideradas, y que se hayan eliminado los impactos críticos que, a su juicio, acompañarán a esta solución.

Manifiesta su extrañeza acerca del coste estimado para el puente sobre el río Júcar en la solución propuesta al compararlo con el previsible beneficio empresarial en la totalidad de la obra de la autovía.

Acompaña a la alegación específica una «valoración del medio natural y previsión de impactos sobre la Hoz del Júcar», en que manifiesta que cualquier proyecto que pretenda compatibilizar la mejora de la infraestructura viaria con los valores ambientales de los territorios afectados debería estar basada en un estudio previo de impactos y alternativas, sistemático y multidisciplinar, atendiendo a las relaciones interespecíficas de las poblaciones de animales y vegetales.

Manifiesta que el impacto de la solución 1 sobre las hoces del Júcar debe considerarse crítico irreversible.

Llama la atención sobre el hecho de que las hoces de Alarcón constituyen un enclave de especial valor, manifestado en diferentes aspectos:

Presencia de especies rapaces rupícolas nidificantes: Dos parejas de águilas perdiceras, en clara regresión y con una única localidad de cría en esta hoz; águila real, en actual reducción de efectivos y siendo esta localidad su único enclave en toda La Mancha; halcón peregrino y búho real.

Presencia de nutria en el río Júcar, especie protegida en regresión.

Importancia biogeográfica de la vegetación, valiosa por su carácter aislado, singularidad local, integridad y riqueza de especies. La hoz es una de las escasas vías de penetración de especies levantinas hacia el interior.

Gran fragilidad de los valores ambientales frente al tipo de infraestructura que representaría el paso a través de las hoces de la autovía, tanto en fase de construcción, con nuevos accesos en el interior de la hoz, como durante la explotación.

Incidencia en los procesos vectoriales de flujos de energía, incluyendo agua y otros materiales. La interrupción o modificación de estos procesos causaría alteraciones de importancia en la supervivencia de poblaciones animales y vegetales, tanto acuáticas como terrestres.

El trazado de la autovía atravesando las Hoces produciría una afección muy negativa sobre el conjunto de ecosistemas y paisaje, por lo que se propone un trazado alternativo fuera del conjunto considerado, tal como el de la solución 5 del estudio, que varía poco el trazado, distancia y coste, con la ventaja de un menor coste ambiental.

La Escuela de Naturaleza «La Mata» manifiesta que el paso de la autovía por las hoces del río Júcar pone en juego la integridad paisajística del paraje, e incluso puede afectar a la supervivencia local de especies protegidas.

Pide que se adopte la solución 5, cuyo incremento de coste no considera excusa válida para su no aceptación.

Asociaciones ecologistas APNAL, Landauria-Tudela (Navarra), DEPANA (Barcelona), GESIN-Mijas (Málaga), Grup Lalguer-Santa Pola (Alicante), Grupo Ornitológico ALAUDA (Valladolid), GOB-Menorca, La Carrasca-Alcoy (Alicante), GEPRAS-Gandía (Valencia), AGADEN-Algeciras (Cádiz), ASCAN-Las Palmas de Gran Canaria, SILVEMA (Málaga), Escola de la Natu-

raleza-La Vallde Tenes-Llica de Vall, ADENAT-Almansa (Albacete), CREMA-San Vicente del Raspeig (Alicante), IAEDEN-Ampudia (Gerona), Amnistía Animal, ASPMA-Dúrcal (Granada), Agrupación Navarra de Amigos de la Tierra (Navarra), Animal Help (Barcelona), Roncadell (Valencia), Naturalistas del Campo-Villamalea (Alicante), «DALMA» (Guadalajara), El Carbayu-Luarca (Asturias), Ciconia-CODA-Benavente (Zamora), Albastros-Getafe (Madrid), ANDA (Alicante), ANIDA-Silleda (Pontevedra), ADE-NEs-Mérida (Badajoz), ADN-Sabiñánigo (Huesca), «Grupo Ecologista Universales», IXUXU-Soto del Rey (Asturias), «ADECO» (Salamanca), ARCE-Miranda de Ebro (Burgos), ANARI (Logroño), ESPARVEL-Talavera de la Reina (Toledo), CEA-Aspe (Alicante), CAMBU (Burgos), Leo Biaggi-CEPA (Sevilla), ASDEN (Asociación Soriana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza).

El texto de la alegación es idéntico en todos y cada uno de los escritos remitidos por estos colectivos de forma directa al excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Comienza manifestando que la construcción del tramo central de la autovía está a punto de dañar irreversiblemente la excepcional área de valor ecológico de las hoces del río Júcar, zona de gran valor paisajístico y enorme importancia para la nidificación de aves rapaces, con presencia de nutria, que se ha conservado debido a su difícil accesibilidad.

Apoyan, dicen, las opciones menos impactantes: La número 5, o, como mal menor, la 4.

9448

RESOLUCION de 6 de abril de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Madrid-Valencia. CN-III de Madrid a Valencia. Tramo: Minglanilla (Cuenca)-Caudete de las Fuentes (Valencia), de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública, para general conocimiento, la Declaración de Impacto Ambiental sobre el citado proyecto, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 6 de abril de 1994.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AUTOVIA MADRID-VALENCIA. CN-III DE MADRID A VALENCIA. TRAMO: MINGLANILLA (CUENCA)-CAUDETE DE LAS FUENTES (VALENCIA), DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 21 de mayo de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto mencionado con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 26 de octubre de 1993, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas, se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 3 de noviembre de 1993, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 25 de octubre de 1993, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 27 de octubre de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del Estudio

Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental del mismo y el resultado de la información pública del citado tramo de autovía.

El anexo II contiene los aspectos esenciales del Estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental.

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

La documentación contenida en el expediente examinado, se refiere a las nuevas alternativas propuestas por la Dirección General de Carreteras para el subtramo Minglanilla-Caudete de las Fuentes, denominados A, B y C; como consecuencia de la relevante repercusión económica que, sobre el coste de ejecución del proyecto hubiera supuesto el cumplimiento de las condiciones establecidas para ese subtramo en la Declaración de Impacto Ambiental del tramo Montalvo-Utiel de la autovía de Madrid a Valencia, emitida por Resolución de la Dirección General de Política Ambiental de fecha 18 de diciembre de 1992 y publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 16 de febrero de 1993.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el estudio informativo de la autovía Madrid-Valencia, CN-III de Madrid a Valencia. Tramo: Minglanilla-Caudete de las Fuentes (Cuenca), de la Dirección General de Carreteras.

Declaración de impacto ambiental

Examinada al documentación contenida en el expediente, la Dirección General de Política Ambiental declara que, de las tres alternativas presentadas en el trámite de información pública, la solución más viable ambientalmente para este tramo de autovía es la denominada alternativa A, que aprovecha en gran medida el corredor de la actual CN-III. Asimismo, esta Dirección General considera que la alternativa B no es aceptable ambientalmente y que, la alternativa C, tiene un relevante coste ambiental.

En consecuencia, el tramo Minglanilla-Caudete de las Fuentes de la autovía de Levante debería realizarse sobre un trazado que tuviera como base la alternativa A, y sólo en el caso de que en el plazo de tres meses, a contar desde la fecha de publicación de esta Declaración, la Dirección General de Carreteras evidenciase importantes limitaciones técnicas para la ejecución de esta alternativa, el tramo citado podría realizarse según un trazado que tuviera como base la alternativa C.

La evidencia de las importantes limitaciones técnicas, se detallará concretando qué elemento o elementos de la estructura se ven afectados y las causas específicas de las afecciones.

Asimismo, la evidencia de las importantes limitaciones técnicas se extenderá a todas las posibilidades razonables que puedan existir para obviar elementos constructivos afectados o para obviar la afección a dichos elementos.

En particular, la Dirección General de Carreteras, considerando la velocidad mínima de proyecto especificada en la Orden de Estudio Informativo, deberá pronunciarse expresamente, entre otros asuntos, sobre:

Limitación técnica motivada para salvar, a un coste razonable, los problemas geotécnicos que, para la construcción del viaducto sobre el río Cabriel y tramos adyacentes, en especial, de la margen izquierda, puedan derivarse de los materiales y sus deslizamientos, existentes en el «Poblado de la Presa» y «Peña Blancas».

Limitación técnica motivada para salvar, a un coste razonable, el problema geotécnico que puede suponer el paso, a partir del punto kilométrico 12,500, por las facies de Utrillas y asimismo, se pueda disminuir el desmonte que se produce entre los puntos kilométricos 13,500 y 14,600.

A estos fines se contemplarán, entre otras posibilidades, el diseño de plataformas independientes con distinta rasante para cada calzada, la modificación de los radios de curvatura, la variación de la traza para apoyarse en terrenos contiguos a los contemplados pero de naturaleza diferente, etc., e incluso una posible disminución de la velocidad de proyecto especificada en la Orden de Estudio Informativo.

Si finalmente resulta técnicamente viable la alternativa A, considerada la más apropiada desde el punto de vista ambiental, su ejecución deberá cumplir lo siguiente:

No se podrán realizar voladuras entre los puntos kilométricos 10,000 y 12,000, en el período de abril a junio.