

18136 RESOLUCIÓN de 11 de septiembre de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto Autovía del Sur A-4, variante de Despeñaperros, tramo: Venta de Cárdenas-Santa Elena (Ciudad Real-Jaén).

La presente resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación, se resumen a continuación:

1. Objeto y justificación del proyecto

El objeto del proyecto, denominado «Autovía A-4, Variante de Despeñaperros Tramo: Venta de Cárdenas-Santa Elena (Ciudad Real y Jaén)», consistente en la realización de una nueva solución que resuelva el acceso a Andalucía con un nuevo trazado a su paso por el Parque Natural de Despeñaperros.

2. Tramitación

El proyecto contemplado en el Estudio Informativo: «Autovía del Sur A-4, Variante de Despeñaperros. Tramo Venta de Cárdenas-Santa Elena (Ciudad-Real y Jaén)» está comprendido en el apartado Proyectos de Infraestructura del grupo 6 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en el mismo, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió el 3 de octubre de 2006 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

Con fecha 16 de febrero de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas a las consultas efectuadas.

La Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante publicación en el BOE el 28 de marzo de 2007, y en la prensa local.

Con fecha 16 de julio de 2007, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

3. Descripción del proyecto

El proyecto contempla la realización de una nueva calzada entre Venta de Cárdenas y Santa Elena, para el sentido Andalucía –Madrid, con una longitud de 8,854 km que resolvería la problemática actual solamente a corto –medio plazo, que se completaría con otra actuación de futuro en sentido Madrid –Andalucía.

4. Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto

Los elementos más relevantes de la zona desde el punto de vista ambiental, según se desprende del Estudio de Impacto Ambiental, son:

Geología y Geomorfología: La geología es muy variada abarcando desde el Precámbrico al Cuaternario, con una serie extensa de material litológico, destacando las areniscas, pizarras, cuarcitas, conglomerados, rocas graníticas, rañas y material aluvial.

La geomorfología está condicionada por la litología y estructura de las distintas formaciones geológicas, el tipo de relieve se corresponde con el tipo apalachiano y de fallas, con una sucesión de crestas y zonas deprimidas. En general la estructura presenta una alineación marcada por la dirección este-oeste, con encajonamientos de fuertes pendientes. En la zona de afloramientos graníticos (Santa Elena), con depósitos de raña, el relieve es llano como corresponde a una superficie de arrasamiento.

Hidrología: La red de drenaje superficial, pertenece a la Cuenca del Guadalquivir, subcuenca del río Despeñaperros, y tiene un carácter intermitente por la irregularidad de las precipitaciones y elevada escorrentía.

Los principales afluentes en el ámbito del estudio son el río de la Niebla y los arroyos del Rey, Gavilanes, Cuchareros, Valdeazonres, Molinillo, de los Arcos, Tomizo y Chacones.

La hidrología subterránea, es escasa debido a la naturaleza de las rocas, generalmente impermeables, por lo que lo que la infiltración y acumulación de agua se limita a zonas de falla y diques, por lo que no se desarrollan acuíferos de importancia.

Vegetación: La vegetación potencial se corresponde con las series mesomediterránea Luso extremadurese silicícola de la encina, del alcornoco y las Geomegaseries riparias mediterráneas del regadío.

La vegetación actual, muestra variedades de las familias Quercíneas (alcornoco, melojo, quejigo, arce y madroño), pinos, vegetación de ribera, pastizal-matorral, cultivos leñosos (especialmente olivar) y cultivos herbáceos.

Según el Catálogo de Especies de Flora Silvestre Amenazada de Andalucía, se incluyen en el Parque Natural de Despeñaperros, las siguientes:

«En peligro de extinción»: *Centaurea citricolor* (Compositae).

«Vulnerables»: *Acer monspessulanum* (Aceraceae), *Acer opalus Granatense* (Aceraceae), *Asplenium billotii* (Aspleniaceae), *Celtis australis* (Ulmaceae), *Sorbus torminalis* (Rosaceae), *Prunus avium* (Rosaceae), *Quercus canariensis* (Fagaceae) y *Quercus pyrenaica* (Fagaceae)

Fauna: En el ámbito del estudio hay abundante fauna, destacando de forma especial los vertebrados, que es un buen indicador de las características ecológicas del medio.

En el Parque Natural de Despeñaperros están presentes las siguientes especies singulares: águila imperia, buitres negro, cigüeña negra, lince ibérico y lobo ibérico, con un grado de amenaza, pero sobre los que se poseen planes de recuperación a nivel autonómico.

Espacios Naturales: en el ámbito del estudio, se ubica el Parque Natural de Despeñaperros, el Monumento Natural de los Órganos de Despeñaperros y Espacios incluidos en la Red Natura 2000.

El Parque Natural tiene un destacado interés histórico-artístico, al aparecer manifestaciones culturales históricas y prehistóricas. Destaca una buena representación de la flora mediante la presencia de bosques y bosquetes mediterráneos, donde se mantienen poblaciones de especies faunísticas amenazadas. A todo esto hay que añadir un alto interés geomorfológico y paisajístico, especialmente en la zona del desfiladero.

El Monumento Natural de los Órganos, comprende un conjunto de estratos verticales de cuarcita con varios cientos de metros de altura, con un alto interés geológico y geomorfológico y constituye el hábitat de numerosas especies de fauna y flora.

En la Red Natura 2000, están incluidos los LIC Y ZEPA Despeñaperros (ES6160005), que bajo el punto de vista natural tiene importancia por su flora y fauna con 38 especies de mamíferos, 104 especies de aves, 19 de reptiles y 11 de anfibios, muchos de ellos vulnerables. Destacan entre los mamíferos la presencia del lobo, lince, nutria, gato montés y meloncillo, y en las aves las águilas culebrera, azor-perdicera, calzada, real e imperial.

Los hábitat y especies se muestran especialmente vulnerables.

Vías pecuarias: en el ámbito del estudio discurren tres vías pecuarias, que son: Vereda del Collado de los Jardines o Vereda del Camino Viejo de Aldea, Cordel de Tamaral y la Colada de la Estación.

Paisaje: la confluencia de la geomorfología, hidrología y vegetación del medio definen la calidad del paisaje, que son de varios tipos: paisajes montañosos con vegetación arbórea, afloramientos rocosos, paisajes ribereños, paisajes ondulados de pastos y matorral, paisajes agrícolas y de dehesa y núcleos urbanos. Esta variedad origina un espectáculo muy agradable a la vista e invita a su conservación mediante la minimización de las posibles afecciones que puedan producir las infraestructuras.

Patrimonio Cultural: en base al Listado de Yacimientos Arqueológicos de Andalucía y dentro del ámbito del estudio, se sitúan 11 yacimientos arqueológicos en el Término de Santa Elena, descritos y cartografiados en el estudio de impacto ambiental, así como otros elementos arquitectónicos.

5. Tratamiento de alternativas. Selección de alternativas

Se han propuesto en el proyecto 2 alternativas, cuyas características son:

Alternativa	Longitud (km)	Radio (m)	Velocidad (km/h.)	Viaductos	Túneles	Puentes	Pasos Infer.	Pasos Super.
1	10 (8,8+1,2)	375	80	6	6	1	2	
2	9,4	600	100	7	3		1	1

La alternativa seleccionada por la Dirección General de Carreteras es la denominada Alternativa 2. La variante propuesta plantea un cambio de trazado entre el origen en Santa Elena y la entrada al túnel de Despeñaperros (actualmente en obras), mediante la ejecución de dos calzadas de autovía de nuevo trazado, aprovechando el corredor de la A-4 entre Santa Elena y el Enlace con la carretera A-6200, a Aldeaquemada, y el tramo entre este punto y Venta de Cárdenas. Tiene una longitud total de 9,4 km y presenta 3 túneles, 7 viaductos, 1 paso inferior y 1 paso superior, con una pendiente longitudinal máxima del 5%. La longitud de los túneles y viaductos, en esta alternativa es de 1818 m de viaductos y 4177 m de túneles.

6. Consultas previas

Se han recibido un total de 5 respuestas correspondientes a la totalidad de los consultados, de las cuales 3 corresponden a organismos oficiales, 2 a ayuntamientos.

Las cuestiones más significativas, estarán relacionadas con:

Impactos ambientales mas significativos sobre el Parque Natural de Despeñaperros (reducción del suelo forestal, fauna, paisaje, afección cursos de agua, geomorfología) con especificación de los mismos en detalle, incluidos los trabajos de campo, censo fauna, prospecciones previas a las obras, nuevo enlace y evaluación de los efectos de las mismas.

Medidas correctoras que pueden o deben ser consideradas (pantallas antirruido, recuperación de suelo para uso forestal). Metodología a seguir y nivel de detalle requerido para su definición.

Normativa ambiental particular o fuentes de información que hayan considerado necesariamente aplicables las Administraciones ambientales competentes consultadas.

Informes de las Administraciones ambientales competentes que resulten preceptivos, para su plena consideración en el estudio.

La relación nominal de los organismos consultados y las respuestas recibidas se reflejan en el cuadro siguiente:

Relación de consultados	Respuestas
Dirección General de Prevención y Calidad de la Junta de Andalucía	X
Dirección General de Bienes Culturales de la Junta de Andalucía	X
Delegación Provincial de Jaén. Patronato del Parque Natural de Despeñaperros	X
Ayuntamiento de Almuradiel (Venta de Cárdenas) Ciudad Real	X
Ayuntamiento de Santa Elena (Jaén)	X

7. Alegaciones formuladas

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 9 alegaciones de las que 6 corresponden a organismos públicos, 1 a una organización ecologista y 2 a particulares.

Los aspectos ambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

Organismos oficiales:

La Diputación Provincial de Ciudad Real emite un informe favorable al proyecto.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, indica que las obras deberán ajustarse al Plan Hidrológico de la Cuenca del Guadalquivir, las obras de paso de los cauces se diseñarán para un periodo de retorno de 500 años e indica las secciones mínimas a aplicar, la zona de dominio público hidráulico, las medidas para evitar deterioro de los cauces etc. Emite un informe favorable, siempre que se cumplan las condiciones indicadas y solicita permiso de obra para la realización de la misma.

El Ayuntamiento de Santa Elena solicita el mantenimiento de los accesos actuales a Santa Elena.

El Parque Natural de Despeñaperros destaca el informe favorable a las propuestas de medidas preventivas, protectoras, correctoras y compensatorias incluidas en el estudio de impacto ambiental (E.I.A.).

Hace dos recomendaciones: que en taludes pequeños se utilice la menor pendiente dejando superficies « sin refinar», para facilitar la colonización vegetal del talud, y que considere los efectos negativos que ocasionaría la demolición de la calzada entre el enlace de Aldeaquemada y Venta de Cárdenas sobre el río Despeñaperros, y propone su transformación en « vía verde » disminuyendo la afección paisajística del citado tramo, mediante un enmascaramiento con matización cromática o plantación de especies trepadoras.

La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, dice que la afección sobre el territo-

rio de Castilla-La Mancha no varía sustancialmente respecto de la actuación inicialmente propuesta, pero indica que deberán tenerse en cuenta las siguientes consideraciones: instalaciones auxiliares fuera del desfilaro y zonas sensibles, calendario de voladuras, evitar interrupciones y contaminación de los cursos de agua, respetar los corredores de fauna y estudiar las posibles repercusiones sobre los endemismos: *Centaurea citricolor*, *Coincya longirostra* y *Sideritis lacaitae*, incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha.

Organización ecologista:

Ecologistas en Acción-Jaén, resalta en su informe la importancia del proyecto e indica su postura favorable a la ejecución del mismo, pero indican las siguientes consideraciones:

Se debe mejorar la seguridad vial de los usuarios, mediante modificaciones puntuales en el trazado y barreras de seguridad.

Se mantendrán y mejorarán los ecosistemas y parajes naturales, mediante desmantelamiento y renaturalización de los tramos antiguos, regeneración del Arroyo del Rey, reciclado de utilización de viaducto y túnel, pasos de fauna, adecuación de la carretera antigua.

Reducción de la contaminación acústica, con la colocación de barreras antirruido.

Mejorar la calidad de vida de los habitantes de la zona y visitantes.

Propone como medidas complementarias adicionales a las indicadas en el estudio de impacto ambiental como la repoblación de conejos, protección de robledales, recuperación de castaños y de la vegetación de ribera.

Alegaciones particulares: Se han presentado dos alegaciones de propietarios de fincas previsiblemente afectadas, en función a la alternativa elegida, por lo que cada uno de los elegantes elige la alternativa en la que el trazado no discorra por sus propiedades.

Respuesta a las alegaciones: La Dirección General de Carreteras, estimó que la alternativa elegida ha de ser la alternativa 2, y responde a todas las alegaciones de la Información Pública. De forma general indica lo siguiente:

Muestra conformidad con las alegaciones de los organismos oficiales, excepto con el Ayuntamiento de Santa Elena, en relación con el acceso a esta población, ya que la Normativa de Carreteras no permite adoptar la solución propuesta por dicho ayuntamiento.

Respecto a la alegación del Parque Natural de Despeñaperros, aceptan las propuestas del mismo y siguiendo sus indicaciones, resaltan las repoblaciones de conejos, con un estudio basado en los siguientes puntos:

Realización de un diagnóstico previo de la población de la especie en el ámbito del Parque Natural de Despeñaperros.

Determinación de los lugares mas favorables para la implantación o el reforzamiento de núcleos de dispersión.

Suelta de conejos y seguimiento de las mismas durante un periodo de 3 a 5 años.

Muestra su acuerdo con las alegaciones de ecologistas y se tendrán en cuenta en el proyecto de construcción.

Rebate la alegación particular que prefería la alternativa 1, explicando las ventajas de la alternativa recomendada o sea la alternativa 2.

8. Integración del proceso de evaluación

Los impactos de las diferentes alternativas son:

Contaminación del aire: la emisión de polvo, partículas y gases contaminantes durante la fase de construcción es un impacto moderado. Se reducirá el nivel de polvo, mediante riegos periódicos y transporte de materiales tapados.

Contaminación acústica: en la fase de construcción, la emisión de ruido se deberá a la circulación de maquinaria pesada, con medidas a aplicar que atenúen el mismo, teniendo un carácter temporal. En la fase de explotación, el incremento del ruido por la circulación de vehículos será fuerte en algunos puntos, y más moderada en otros. El estudio del ruido de las alternativas consideradas, nos indica que hay una serie de lugares en los que se considera necesario el establecimiento de medidas correctoras ya que estarán expuestas a un nivel sonoro superior al permitido, por lo que se propone instalar pantallas absorbentes de mínima ocupación en planta, modulares, de cimentación sencilla y rápida instalación que se iniciarán 100 m antes y terminarán 100 m después de las viviendas afectadas, y que se concretarán en la fase del Proyecto.

Geomorfología: las afecciones se generarán por la construcción de túneles, terraplenes, desmontes, explanaciones, viales e instalaciones de obra, vertidos de tierra, etc, que producen cambios de relieve, inestabilidad de laderas y posible riesgo de erosión. Se tomarán medidas preventivas y complementarias que minimicen la potencial afección.

Edafología: la ocupación del suelo es impacto permanente, que no es posible mitigar, debido a la presencia física de la autovía, es un efecto relevante, aunque no singular, al no existir suelos realmente destacables en la zona. Además durante la fase de construcción se producirán afecciones sobre las superficies auxiliares, que se minimizarán con una adecuada utilización de las mismas y se tomarán las medidas oportunas para evitar la erosión.

Hidrología: los elementos susceptibles de alteración, son el régimen hidrológico de los cauces de los ríos y arroyos, durante la fase de construcción y en menor medida la calidad de las aguas superficiales, pues no se parecen sufrir afecciones las subterráneas. Se aplicarán medidas de drenaje y las estructuras necesarias para asegurar la continuidad de los cauces interrumpidos.

Vegetación: las comunidades vegetales se verán afectadas directamente por su desaparición debido al despeje y desbroce en las nuevas estructuras considerándose tres tipos de afecciones en base a la calidad de las formaciones vegetales existentes. Se adaptarán medidas protectoras, de restauración y complementarias, durante la realización de las obras.

Fauna: el mayor impacto sobre la misma, se producirá en la fase de construcción, que puede afectar a su hábitat, en determinadas épocas, como es la de la reproducción. En la fase de explotación, se puede producir un efecto barrera que dificulte su movilidad. Para evitar estos efectos negativos, se tendrá en cuenta el calendario de actuaciones durante la construcción y en la de explotación, los pasos de fauna, indicados en el estudio informativo y el análisis de su eficacia.

Paisaje: la construcción de una estructura viaria de estas características incide en el paisaje por la alteración de los componentes del mismo: relieve, geomorfología hidrología, cubierta vegetal, etc.

La ubicación del trazado en el paso tradicional entre la Meseta y Andalucía, contempla la existencia de infraestructuras de transporte en el mismo, por lo que la aplicación de medidas correctoras oportunas puede minimizar considerablemente el impacto sobre el paisaje. La opción elegida por el promotor facilita la recuperación como espacio natural de 14 ha de los terrenos existentes.

Espacios naturales protegidos: el trazado completo de ambas alternativas discurre por lugares catalogados como espacios naturales protegidos, como sucede en la actualidad. En el análisis de las afecciones al mismo se consideran dos factores que son: el porcentaje superficial ocupado por las infraestructuras y el impacto acústico de las mismas sobre el Parque Natural de Despeñaperros.

En relación con el primero las calzadas ocuparán el 2,55 % de la superficie del Parque, asimismo el mapa del ruido realizado para la zona indica unos niveles de ruido superiores a los permitidos en base a la legislación vigente, de forma zonal e irregular y dependiendo de la alternativa seleccionada. Se minimizarán las afecciones mediante la aplicación de medidas protectoras indicadas en el Estudio de Impacto Ambiental.

Patrimonio cultural: la realización de la infraestructura lleva implícita la modificación de la topografía actual y su afección sobre los recursos culturales, especialmente en la fase de construcción. La anulación o minimización de las incidencias identificadas requieren la aplicación de una serie de medidas que responden básicamente a los conceptos de prevención (reconocimiento del trazado, prospección arqueológica, exclusión de obras en yacimientos identificados, seguimiento del movimiento de tierras etc.), compensación (con el exhaustivo conocimiento de la afección para equilibrar la pérdida) y corrección (soluciones técnicas de ingeniería, evitar afecciones etc).

En relación con las vías pecuarias, se ha de contemplar la reposición de la funcionalidad de los caminos existentes.

9. Condiciones ambientales específicas al proyecto

Los valores de los espacios atravesados han sido considerados en el Estudio de Impacto Ambiental, reconociendo y valorando los impactos causados, que en ningún caso se ha estimado irreversible y que se minimizarán por la aplicación de las oportunas medidas correctoras.

En relación con el ruido, se seguirán las especificaciones indicadas en la Ley 37/2003 de 17 de noviembre del Ruido. En las zonas donde se sobrepasen los niveles sonoros permitidos, se colocarán pantallas antiruido, cuyas características se indicarán en el proyecto de construcción.

La vegetación ha de conservarse especialmente en las zonas de ribera, en áreas con presencia de *Centaurea* (endemismo) que son las de mayor valor ecológico, así como las masas de coníferas, matorral mixto y pastizal-matorral.

No se colocarán las áreas de acopio, maquinaria y vertedero, en las ocupadas por superficies arboladas, o sus proximidades y en las márgenes de ríos o arroyos.

Para evitar los impactos ambientales sobre la fauna durante la fase de construcción se planificarán los periodos de actuación, para no coincidir

con las épocas de reproducción, y se construirán los pasos de fauna y cerramientos, que facilitan la movilidad de la misma así como las oportunas medidas relacionadas con dispositivos de protección frente a los tendidos eléctricos, tal como se indica en el estudio informativo.

En coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, antes del comienzo de las obras, se realizará una prospección arqueológica del total de la zona afectada. Del resultado de la misma, la citada Consejería establecerá, como autoridad competente, los criterios y protocolos de actuación.

Se tendrán en cuenta las peticiones de las alegaciones, aceptadas y reconocidas por la Dirección General de Carreteras e indicadas en el apartado 7 de la presente declaración.

Se asegurará la continuidad de las vías pecuarias afectadas.

Todas las infraestructuras y servicios serán repuestos, y en ningún caso se producirá su interrupción a consecuencia de la ejecución de las obras.

Se tomarán las medidas preventivas, indicadas en la legislación vigente, con el fin de prevenir los incendios forestales.

La alternativa seleccionada por el promotor es la 2 cuyas características se han indicado en el apartado 5 del presente estudio y se corresponde con la de menor afección ambiental.

Condición NFU.—En la ejecución del proyecto se deberá fomentar el uso de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso, en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

10. Especificaciones para el seguimiento

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental a lo largo de tres fases, que son: previa a las obras, durante la construcción y en la de explotación, así como un proyecto de restauración ambiental e integración paisajística para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. La duración del programa tendrá una duración mínima de un año en la fase de explotación y del seguimiento de la autopista sobre la fauna de dos años.

La Dirección General de Carreteras dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y complementarias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración.

La documentación correspondiente a la vigilancia ambiental se enviará al órgano sustantivo que a su vez informará a la Dirección General de Calidad Ambiental.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

11. Conclusión

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 10 de septiembre de 2007, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Autovía del Sur A-4. Variante de Despeñaperros. Tramo: Venta de Cárdenas-Santa Elena», concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente en la realización de «la alternativa 2» siempre y cuando, se establezcan los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor e indicadas en esta Declaración, que dan respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas y alegaciones.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 11 de septiembre de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

