

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.

Se elaborará un proyecto de medidas preventivas correctoras y recuperadoras para evitar que, tanto durante la ejecución de las obras como en la explotación de la vía, se afecte significativamente a la calidad de las aguas del río Cabriel y la vegetación de ribera del mismo y para integrar ambiental y paisajísticamente la obra, en especial, las zonas aledañas al viaducto, las zonas de préstamo y vertedero y los taludes que finalmente se produzcan. El referido proyecto que se remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, con carácter previo a la aprobación definitiva del proyecto de construcción, deberá integrarse en éste y licitarse conjuntamente con él.

Antes de la formalización del Acta de Recepción Provisional de la obra, se remitirá a la Dirección General de Política Ambiental un informe sobre las medidas correctoras y recuperadoras realmente ejecutadas y, anualmente, durante tres años a partir de esta fecha, un informe sobre su estado y efectividad.

En el caso de que, por resultar inviable técnicamente la alternativa A haya de optarse finalmente por la alternativa C, se deberán cumplir para que su ejecución pueda considerarse viable ambientalmente las siguientes condiciones:

1. Protección de la fauna.

a) Entre los puntos kilométricos 8,000 y 17,000 no podrá realizarse ninguna actividad de obra, ni en todo el tramo ningún tipo de voladuras, en el período comprendido entre el 15 de febrero y el 31 de julio, con el fin de no perturbar la cría de rapaces y nutrias.

b) Durante todo el período de construcción la Dirección de las obras estará sometida a los dictámenes de expertos acreditados en protección de espacios naturales, con presencia permanente en obra y en coordinación con los órganos competentes en materia de conservación de la naturaleza de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y de la Generalidad Valenciana.

c) Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento del trazado para que la circulación de personal y de maquinaria se restrinja a la zona acotada. Entre los puntos kilométricos 8,000 y 17,000 la zona acotada se limitará a la franja de ocupación de la plataforma de la autovía.

d) Se realizará un estudio específico de los niveles de ruido en la explotación de la autovía, con determinación de las curvas isófonas en el área entre los puntos kilométricos 8,000 y puntos kilométricos 17,000 y expertos acreditados en el tipo de fauna protegida existente en esta zona estimarán los niveles acústicos aceptables. Estos niveles deberán conseguirse llevando a cabo las medidas correctoras necesarias, que tendrán que diseñarse y presupuestarse previamente a la autorización definitiva del proyecto a licitar.

e) En coordinación con los órganos competentes de las Comunidades Autónomas mencionadas, 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.

2. *Protección del sistema fluvial.*—El viaducto de paso del río no deberá tener más de tres pilas, con una luz de al menos 180 m entre las dos que comprenden el cauce. En las excavaciones correspondientes a estas pilas deberá evitarse que por su causa se produzca cualquier enturbiamiento de las aguas del río, o afección a la vegetación de ribera.

Para la excavación, la retirada de materiales de y para la construcción de las pilas se empleará la maquinaria imprescindible que deberá estar dotada de los últimos sistemas antirruído disponibles en el mercado europeo.

Solamente podrá transitarse por la zona de proyección vertical de la plataforma del viaducto, excluida la parte entre pilas las que comprende el cauce del río. La zona estará convenientemente vallada.

3. *Protección del Patrimonio Cultural.*—Debido a la existencia de importantes yacimientos arqueológicos en la zona de paso de esta alternativa, se realizará un estudio prospectivo, previo al comienzo de las obras, que determine las actuaciones de recuperación o modificaciones de trazado necesarias, en coordinación con el órgano correspondiente del Ministerio de Cultura.

4. *Protección de los servicios existentes.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará la continuidad de los caminos, pistas forestales y cortafuegos interceptados por la traza.

5. *Localización de terrenos afectados por la obra y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.*—Se redactará un proyecto de localización de terrenos afectados por la obra y medidas ejecutables de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e inte-

gración paisajística de la obra. El citado proyecto incluirá, al menos, lo siguiente:

Localización en planos a escala 1:10.000, de las zonas de canteras, préstamos, parque de maquinaria, viario de acceso a las obras, instalaciones auxiliares y las escombreras y vertederos que albergarán las tierras sobrantes y demás residuos generados en la realización de las obras. Las instalaciones y actuaciones señaladas no podrán localizarse, en ningún caso, en la zona acotada de la traza entre los puntos kilométricos 8,000 y 17,000, ni en áreas desde las que directamente o por erosión o escorrentía se afecte al sistema fluvial del río Cabriel.

Recuperación morfológica, restauración e integración paisajística de todas las zonas utilizadas para la ejecución de las obras.

Revegetación de todos los taludes y demás zonas afectadas por la realización del trazado, con las técnicas y medidas necesarias para asegurar su implantación y reducir así el riesgo de erosión.

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, al menos, 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 la fauna realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 1.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la protección del Patrimonio Cultural, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la continuidad de los servicios existentes 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.

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:

Estudio de los niveles de ruido; estimación de niveles acústicos aceptables y medidas correctoras a que se refiere la condición 1-d).

Diseño y ubicación de pasos de fauna a que se refiere la condición 1-e).

Estudio arqueológico prospectivo a que se refiere la condición 3.

Proyecto de recuperación a que se refiere la condición 5, que incluirá la localización de terrenos afectados por las obras.

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, 6 de abril 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	X
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.	
Dirección General de 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.	
Dirección General de Montes, Caza y Pesca. Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Facultad de Biología. Departamento de Biología Vegetal Universidad Complutense	X
Gobierno Civil de Cuenca.	
Diputación Provincial de Cuenca.	
Asociación Naturalista para la Defensa de Castilla-La Mancha (ADECAM).	
AÐENA/FAPAS/FORESTAL.	
AEDENAT (Albacete)	X
Fondo del Patrimonio Natural Europeo.	
CODA	X
AEDENAT (Madrid).	
Federación de Amigos de la Tierra (FAT)	X
ADENA.	
S.E.O.	
CEDEX.	
Instituto Tecnológico y Geominero de España	X
Asociación de Hoces de Cuenca.	
Presidencia de la Generalidad Valenciana	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma Valenciana	X
Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.	X
Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalidad Valenciana.	
Dirección Territorial del MOPTMA en Valencia	X
Consejería de Agricultura y Pesca. Generalidad Valenciana.	
Instituto de Ciencias Biológicas y Geológicas. Institución Valenciana de Estudios e Investigación Generalidad Valenciana.	
Instituto de Hidrología y Medio Ambiente. Universidad Valenciana.	
Instituto Valenciano de Economía. Institución Valenciana de Estudios e Investigación. Generalidad Valenciana.	
Instituto Valenciano de Geografía. Institución Valenciana de Estudios e Investigación. Generalidad Valenciana.	
Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Valencia.	
Departamento de Botánica. Facultad de Biología. Universidad de Valencia.	
Cátedra de Geología. Universidad de Valencia	X
ETS de Ingenieros Agrónomos. Universidad Politécnica de Valencia.	
Cátedra de Geología Aplicada a las Obras Públicas.	
ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.	
Diputación Provincial de Valencia	X
Asamblea Comarcal Ecologista (Valencia).	
Accio Ecologista Agro. La Casa Verde (Valencia).	
CODENA (Valencia).	
Grupo de Defensa y Estudio del Entorno «Roncadel».	
Coordinadora per a la Defensa del Bosc.	
Grupo Ecologista Libertario (GEL).	
Asociación de Técnicos de Medio Ambiente. ETECMA.	
Federación Valenciana de Municipios y Provincias.	
Instituto Pequeña y Mediana Empresa Valenciana (IMPIVA).	
Ayuntamiento de Graja de Iniesta (Cuenca).	
Ayuntamiento de Minglanilla (Cuenca)	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Villagordo del Cabriel (Valencia)	X
Ayuntamiento de Villalpardo (Cuenca)	X

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

El ICONA señala en su informe que:

En la zona objeto del estudio, que será atravesada por la autovía proyectada, existen espacios de especial interés natural: Las Hoces del Cabriel, el paraje de los Cuchillos y la sección estratigráfica del Puerto de Contreras.

Las Hoces del río Cabriel, en su curso medio-bajo, configuran un accidentado relieve integrado por el curso divagante del río Cabriel y numerosos arroyos estacionales, que han favorecido un cierto grado de aislamiento, permitiendo mantener un buen estado de conservación de vegetación arbustiva gipsófila y calcícola, con interesante bosque de ribera y algunas masas forestales de piñonero (*pinus pinus*) y carrasco (*pinus halepensis*). Tanto el paraje de Los Cuchillos, constituido por una alineación de estratos cretácicos verticales cortados por el río Cabriel y en los que se manifiesta ostentiblemente la erosión diferencial, como la sección del Puerto de Contreras que muestra estratos del cretácico-jurásico son Punto de Interés Geológico (PIGs), estando el primero de ellos, incluido en el Catálogo de Lugares de Interés Geológico de Primer Orden de la Provincia de Valencia. Todos estos lugares están incluidos en el inventario de espacios naturales HISPANAT/ICONA.

En relación con la fauna hay que destacar la nidificación constatada (Ferreiro, E. 1993) de varias parejas de águila perdicera (*Hieraetus fasciatus*) y águila real (*Aguila crhyssaestus*), especies con categoría de amenaza «vulnerable» y «rara», respectivamente (Libro Rojo de los Vertebrados de España, ICONA-1992) y protegidas tanto por la legislación nacional (Real Decreto 439/1990 que regula el catálogo 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 (Dir. 79/409 referente a la Conservación de Aves Silvestre). Por otra parte, la presencia segura de nutria (*Lutra lutra*) está citada para la Hoz del Cabriel en la provincia de Albacete (Andújar, A., 1990), pudiendo considerarse como presencia probable aguas arriba en el tramo fluvial inmediato. Especie con categoría de amenaza «vulnerable» y protegida por la legislación nacional y los convenios internacionales anteriormente mencionados. Ello implica la obligatoriedad legal del Estado Español de conservar tanto las mencionadas especies como su hábitat.

Por todo lo anterior queda puesto de manifiesto que la zona en la que se ubica el proyecto posee un elevado valor paisajístico y geomorfológico y alberga una población de rapaces nidificantes de gran interés, pudiendo quedar comprometida su conservación con las obras proyectadas.

De los tres trazados alternativos consultados, el que, en función de la información disponible, aparece claramente con menor coste ambiental es el más septentrional (alternativa A), puesto que discurre más próximo al embalse de Contreras y al trazado de la carretera actual, respetando íntegramente el paraje de Los Cuchillos (afectado totalmente por la alternativa B) y las Hoces del Cabriel (al sur de la alternativa C y sin duda afectada por esta alternativa, la más meridional). La alternativa A es la que conlleva una menor alteración del hábitat de las especies anteriormente mencionadas, minimizando el impacto negativo de la nueva autovía en cuanto a apertura de nuevas vías de acceso y el correspondiente incremento de la frecuentación humana, dado el menor grado de aislamiento de la zona por la que discurrirá. Aun así, deberá prestarse especial atención al diseño del trazado y de los puntos de apoyo de la nueva infraestructura al atravesar el río Cabriel y el Puerto de Contreras, para respetar las dos formas estratigráficas existentes, situadas aguas abajo de la presa (formación de arcillas de Contreras) y aguas abajo del Puerto (capa de Mirasol), evitando su deterioro, dificultando el acceso a las mismas y estableciendo un riguroso control de los desmontes, escombreras y vertidos, de manera que se minimice la alteración de las características naturales del entorno de la obra. Asimismo, con el fin de evitar las molestias en época de cría a las rapaces que nidifican al norte y al sur del trazado A, las obras no deberán realizarse, al menos, de abril a junio.

Por otra parte, deberá garantizarse una permeabilidad adecuada de esta infraestructura, que permita los movimientos naturales de las especies animales y la dispersión botánica, adaptándola a las características naturales del territorio y a los ciclos biológicos de los organismos implicados;

incluyendo el preceptivo estudio de impacto ambiental, la identificación de los lugares de paso de las distintas especies o grupo de organismos, así como los emplazamientos y las especificaciones técnicas del acondicionamiento de pasos efectivos, tanto como de las vallas de seguridad de la autovía.

El análisis de la problemática del efecto barrera de las infraestructuras lineales en las poblaciones de vertebrados y el estudio de las medidas correctoras óptimas en términos de eficacia y economía ha sido abordado recientemente por ICONA en un proyecto desarrollado por la Universidad Autónoma de Madrid y cuyos resultados están ya disponibles y han sido remitidos a la Dirección General de Carreteras y a la Dirección General de Política Ambiental del MOPT.

Por último, se considera muy interesante realizar un seguimiento periódico de la emisión de contaminantes a la atmósfera y de la imisión en organismos, integrado en un control general del impacto de la autovía sobre los seres vivos afectados.

La Dirección General de Montes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señala que:

Las obras proyectadas supondrán un impacto sobre la fauna, la vegetación, el paisaje y otros valores naturales del valle medio del río Cabriel.

Los cortados fluviales que suceden a la presa de Contreras sustentan poblaciones de diversas rapaces, entre las que destaca el halcón peregrino y el águila real, mereciendo, asimismo, mención, la presencia de mamíferos y poblaciones piscícolas de salmónidos cachos y bogas, propias de los cursos fluviales de media montaña.

El entorno posee un alto grado de conservación y calidad paisajística, por lo que se deberán realizar las medidas correctoras adecuadas.

Deberá tenerse en cuenta el contraembalse de Contreras, actualmente en fase de proyecto.

De las tres alternativas A, B y C, planteadas en la memoria-resumen, recomiendan la A y la C por considerar que originarán menores impactos.

El Departamento de Biología Vegetal de la Facultad de Biología de la Universidad Complutense considera que la alternativa A es la mejor de todas las posibles, ya que es la que menos altera el paisaje circundante.

AEDENAT (Albacete) y la Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental (CODA) manifiestan lo siguiente:

De las tres alternativas propuestas, el trazado B produciría un impacto definitivo sobre el entorno del paraje Los Cuchillos, que posee un alto valor ecológico.

La zona de las Hoces del Cabriel presenta valores culturales por la existencia de varios yacimientos arqueológicos que van desde el neolítico hasta la época romana; y valores ambientales por su rica y variada fauna (búho real, águila real, calzada y perdicera, nutria, halcón peregrino, etc.), y por su vegetación, con especies tan singulares como madroños, durillos, sabinas y lentisco.

La alternativa C supondría el impacto y destrucción de la zona de las Hoces del Cabriel y el consiguiente aislamiento del paraje de Los Cuchillos.

La alternativa A, en su opinión, es claramente la más favorable por suponer menor longitud de trazado y discurrir por una zona ya alterada ambientalmente por las construcciones existentes en el entorno de su trazado: La carretera, la industria cementera aledaña, la presa del pantano de Contreras, etc. El suelo por el que discurre esta alternativa está deforestado en gran parte y no presenta áreas de nidificación de aves, circunstancias éstas que no ocurren en la alternativa C.

La Federación de Amigos de la Tierra considera acertada la postura de elegir la alternativa A por ser la de menor impacto ambiental.

El Instituto Tecnológico Geominero de España considera que el estudio de impacto ambiental de las tres alternativas debería comparar los siguientes aspectos:

Procesos erosivos y estimación de sedimentos generados en las fases de construcción y de explotación del tramo. Efecto ambiental que dicho proceso causa en los cursos de aguas afectados por el trazado.

Estudio de los tipos de suelo que pudieran verse afectados, evaluación de calidades y valoración de los mismos.

Estudio de las singularidades geomorfológicas y paleontológicas del trazado, con una valoración de carácter regional.

Estudio de la fauna, principalmente de rapaces y alteraciones de su hábitat.

Medidas preventivas y de corrección del efecto ambiental sobre cursos de agua y ecosistemas de ribera, por la construcción de puentes o viaductos.

Señala que la alternativa de menos impacto ambiental sería la alternativa A, ya que discurre por la zona más antropizada (antigua fábrica

de cemento, poblado de la presa, cantera de la presa), si bien puede afectar a la denominada Venta Contreras, datada por un abate francés en 1645 (siglo XVII), de indudable valor histórico, cultural y única venta que resta en España del camino de diligencias. Por lo que se debería intentar modificar el trazado.

La alternativa B afectaría críticamente al hábitat de aves rapaces, ya que discurre paralelamente a la crestería del roquedo cretácico, al mismo tiempo que afecta al cañón que el río ha ido excavando en estos materiales, y que debido a fenómenos de erosión diferencial adoptan forma de cuchillos. Estas formas, debido a su singularidad, rareza, valor estratigráfico, sedimentológico y geomorfológico, están catalogadas por este organismo como punto de interés geológico, con un alto interés didáctico.

La alternativa C tiene un alto valor paisajístico y geomorfológico por ser el comienzo de las Hoces en el que el río adopta formas meandriformes mediante la excavación de cañones en las dolomías del cretácico superior.

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Valencia indica que cualquiera de las tres alternativas propuestas repercutirá negativamente en el entorno natural. Sin embargo, considerando las técnicas constructivas a emplear y las medidas correctoras previstas, a juicio de esta Delegación del Gobierno, la alternativa C es la que ofrece una solución más respetuosa desde el punto de vista medio ambiental, ya que, a diferencia de la alternativa A, modificaría mínimamente el terreno por el que discurre. Además, y al contrario de lo que ocurriría en la alternativa B, no afectaría sensiblemente los parajes conocidos como «Los Cuchillos de Fuenseca» y «Las Hoces del Cabriel».

La Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana considera que de las tres alternativas presentadas en la memoria-resumen la más adecuada es la alternativa A, ya que es la zona más antropizada por las infraestructuras existentes y la de menor valor ambiental.

La alternativa B afectaría de lleno al paraje de «Los Cuchillos», por lo que es ambientalmente inaceptable.

La alternativa C afectaría la parte norte de una zona muy valiosa ambientalmente «Las Hoces del Cabriel».

Cátedra de Geología de la Universidad de Valencia:

El valle del río Cabriel, en el espacio comprendido entre la presa de Contreras y el paraje de la Fuenseca presenta un interés geológico excepcional.

Estratigráficamente, abarca una serie desde el cretácico inferior hasta el paleógeno, localizándose en este reducido espacio las series tipo de tres unidades litoestratigráficas de interés regional. De acuerdo con la «International Stratigraphic Guide» («International Union of Geological Sciences»), los cortes tipos de las unidades litoestratigráficas deben ser especialmente conservados para su estudio e investigación.

Geomorfológicamente, la sierra de los Cuchillos es un ejemplo singular de los efectos de la erosión sobre alternancias de materiales duros y blandos situados en posición vertical. Las agujas y cuchillos labrados en estos materiales erosionados por el río Cabriel y retocados por la meteorización poseen una belleza paisajística excepcional, de alto interés científico y didáctico. Por estos motivos, el área de los Cuchillos está incluida en el catálogo de lugares de interés geológico de primer orden de la provincia de Valencia.

Por todo ello, cualquier actuación que se realice en esta zona debe estar precedida por un minucioso estudio de impacto ambiental, y debe evitarse, en cualquier caso, destruir, deteriorar o dificultar el acceso a la misma.

La Diputación Provincial de Valencia estima que, de las tres alternativas planteadas, la «A» es claramente la más aceptable porque discurre por zonas ya alteradas por actividades humanas (carretera, cementera y cantera) y no afecta a los parajes más valiosos de este entorno que son la sierra de los Cuchillos y las Hoces del río Cabriel; no obstante, sugieren una modificación del trazado de esta alternativa, entre los puntos kilométricos 1,000 y 8,400, que consistiría en realizar el tramo paralelo y a un kilómetro al norte del trazado planteado para esta alternativa, evitando con esta modificación atravesar por la zona de monte bajo denominada «Hoya del Rincón» y pudiendo aprovechar también el trazado de la actual CN-III, entre los kilómetros 231 al 233 y un kilómetro del antiguo trazado del puerto de Contreras.

Consideran, asimismo, que las alternativas B y C son altamente impactantes en un medio natural con enclaves de alto valor ecológico, geológico y medioambiental.

Los Ayuntamientos de Minglanilla (Cuenca), Villagordo del Cabriel (Valencia), Villalpando (Cuenca), Villamalea (Albacete) y Villa de El Herrum-

blar (Cuenca), remiten sendos escritos que recogen todos ellos, las mismas puntualizaciones y sugerencias:

El trazado de la alternativa B originaría un impacto crítico sobre el paraje de Los Cuchillos, por lo que debería ser descartado.

La alternativa C no es menos mala que la anterior, ya que sería responsable de las siguientes afecciones:

Supondría una barrera física definitiva que rompería la actual continuidad y trasiego de especies, entre el paraje de Los Cuchillos y las Hoces del río Cabriel.

Esta zona reúne incalculable patrimonio cultural, reconocido por la Administración de Castilla-La Mancha, por encontrarse en la zona de yacimientos neolíticos, del bronce, poblados ibéricos y celtibéricos, así como restos de la civilización romana.

La inestimable fauna de la zona cuenta con algunas especies en franca regresión, como el búho real, el águila real y la nutria, entre otras. La realización de esta alternativa supondría la desaparición de muchas de estas especies, motivada por el impacto acústico y la contaminación atmosférica.

La flora de la zona por la que discurre la alternativa C es de tipo mixto, entre la termófila del levante y la castellano-manchega, dándose combinaciones únicas, potenciadas por la cantidad de cañones que, añadido a los importantes bosques de ribera, confiere unas características excepcionales a una de la que debería ser catalogada como zona o espacio protegido (referencia al libro «Elementos de ecología aplicada» del ecólogo francés Roger Dajoz, en donde se menciona la zona de las Hoces del Cabriel como zona a proteger en Europa).

Por todo lo anterior, estos Ayuntamientos estiman que la única alternativa que debiera considerarse es la A, por tener menor longitud de trazado y discurrir por una zona ya devastada, con escasa o nula vegetación y ausencia de áreas de nidificación.

ANEXO II

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

Para el paso del río Cabriel se plantean tres alternativas de trazado entre los puntos kilométricos 65 al 75.

Alternativa A:

Discurre junto a la actual presa de Contreras.

El inicio del tramo (hasta el punto kilométrico 8,800) tiene curvas de gran radio, pendientes suaves y moderados movimientos de tierra.

Entre los puntos kilométricos 8,800 y 10,700, el trazado desciende hasta el valle del río Cabriel, con un radio en planta de 900 metros y una pendiente del 6 por 100. En este tramo aparecen desmontes con una altura máxima de 35 metros y terraplenes de 30 metros. A continuación se cruza el valle del río Cabriel mediante un viaducto de 940 metros de longitud y pilas de 85 metros de altura máxima.

Entre los puntos kilométricos 10,700 y 15,200 el trazado asciende por una vaguada, con una pendiente del 6 por 100. En la cabecera de dicha vaguada se produce un desmonte en trinchera de 70 metros de altura.

La longitud total de esta alternativa es de 18,4 kilómetros y el volumen de tierras sobrantes es de 5,5 millones de metros cúbicos.

En esta alternativa se localiza la zona de «deslizamiento del poblado» (valle del río Cabriel), y una franja de arenas de Utrillas, en la zona del desmonte de 70 metros del último tramo, que suponen complicaciones técnicas para esta alternativa de trazado.

Alternativa C:

El trazado de esta alternativa discurre al sur del paraje de Los Cuchillos, situando el viaducto para el paso del Cabriel, en el inicio de las Hoces. El inicio del tramo (hasta el punto kilométrico 9,400) se desarrolla con alineaciones curvas de radios grandes, pendientes suaves y poco movimiento de tierras.

A partir del punto kilométrico 9,400 y hasta el punto kilométrico 10,400 la traza desciende con una pendiente del 5,9 por 100 hasta el valle del río Cabriel. A continuación la autovía cruza el río Cabriel mediante una estructura de 500 metros de longitud con pilas de 50 metros de altura máxima.

Después del cruce del río, la alternativa aprovecha la vaguada de Juan Martínez para ascender hasta la cota 930 con una pendiente del 6 por 100 en una longitud de 4,8 kilómetros. En este tramo cabe destacar una curva de radio 900 con una longitud de dos kilómetros. Asimismo, entre

los puntos kilométricos 12,040 y 12,360 y los puntos kilométricos 12,480 y 12,780 se han previsto dos viaductos para salvar dos vaguadas.

Entre los puntos kilométricos 14,760 y 15,000 destaca un desmonte con alturas de hasta 40 metros.

La longitud total del tramo en esta alternativa es de 18,6 kilómetros.

La denominada alternativa B se considera únicamente para compararla con las otras dos, ya que su impacto sobre la zona de Los Cuchillos es inadmisibles.

El estudio describe el medio afectado por el proyecto, analizando después los impactos producidos en relación con la contaminación y ruido, geología e hidrogeología, geomorfología, hidrogeología, vegetación, fauna, paisaje y medio socioeconómico.

Asignando el valor 1 para la alternativa de menor impacto, el estudio determina que la alternativa A es la más favorable desde el punto de vista medioambiental, resultando la alternativa C con un valor 1,49.

Teniendo en cuenta, además de los aspectos medioambientales, otros aspectos tales como los constructivos, económicos y de explotación, el estudio realiza una nueva valoración en la que determina que la alternativa C es más favorable, proponiendo ésta como solución a adoptar para el trazado definitivo de este tramo.

Análisis del contenido

El estudio realiza una valoración del geomorfología, fauna y paisaje, poco objetiva, disminuyendo el valor ambiental de la zona por la que discurre la alternativa C, restando así importancia a los impactos producidos por esta alternativa.

El estudio, en su capítulo 4, dice que en la valoración faunística de las alternativas «no se ha tenido en cuenta el efecto barrera que cada una de ellas produce sobre la fauna del ámbito de estudio». Esta grave omisión favorece aún más a la alternativa C, que divide dos áreas tan importantes como las Hoces del Cabriel por un lado y la zona de los Cuchillos por el otro.

En el estudio no aparece referencia alguna a la nutria, que se localizaría, según el ICONA, en la zona de las Hoces y los Cuchillos, por donde discurre la alternativa C.

La importancia geológica de la zona de las Hoces y del paraje de los Cuchillos no ha sido considerada en la valoración del impacto geológico de las alternativas, ya que, en este aspecto, el estudio asigna a la alternativa C el valor 1, que corresponde a la alternativa de menor impacto.

A pesar de la infravaloración de los impactos producidos por la alternativa C, el estudio concluye que la alternativa A es la más favorable desde el punto de vista medioambiental.

El estudio, al realizar la valoración final y determinar que la alternativa C es más favorable, basándose en la dificultad técnica de la alternativa A, parece olvidar que todas las alternativas han pasado por la obligatoria aprobación técnica de las mismas, que es necesaria antes de la exposición en información pública del estudio informativo.

ANEXO III

Resumen del trámite de información pública

A pesar de que algunas alegaciones llegaron fuera de plazo establecido al efecto, se considera de interés reflejar en este anexo todas las alegaciones recibidas, dado su contenido ambiental.

Relación de alegantes:

Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha.

Generalidad Valenciana (Consejería de Medio Ambiente).

Ayuntamiento de Minglanilla.

Greenpeace España.

Unidad del Pueblo Valenciano.

Amigos de la Tierra.

Acción Ecologista Agro.

La Generalidad Valenciana (Consejería de Medio Ambiente):

«En las valoraciones realizadas en el estudio se observa una tendencia a sobrevalorar los impactos de la alternativa A y a infravalorar los de la C. Así al valorar la contaminación atmosférica y ruido, donde los criterios han sido afección a personas, afección a fauna y emisión total de contaminantes resulta difícil admitir que el impacto de la alternativa A sea un 80 por 100 superior a la C, ya que la afección a la fauna producida por la alternativa A debe ser muy baja al estar alejada de las zonas de anidamiento y a través zonas ya afectadas por vías de comunicación, canteras activas, etc., al contrario de lo que ocurre en la alternativa C.

Además, el volumen de contaminantes emitidos será también mayor en la alternativa C, al tener mayor longitud.

Lo mismo puede decirse del impacto sobre geología, hidrogeología y geomorfología que según el estudio es mayor en la alternativa A. Es de suponer que no se ha valorado debidamente la indudable y reconocida importancia del corredor por el que discurre la alternativa C, no dándose esta circunstancia en la zona que atraviesa la alternativa A, ya que es menos singular geológicamente y presenta un alto estado de degradación.

Igualmente, el estudio valora el impacto paisajístico de forma más negativa para la alternativa A, lo que vuelve a ser un contrasentido.

El estudio de impacto ambiental atribuye como principal dificultad técnica e impacto ambiental de la alternativa A, el demonte de 70 metros de altura en el sector oriental de dicho tramo, lo que supondría 5,5 Hm³ de sobrantes. Por otro lado, el viaducto de cruce del río Cabriel en la alternativa A es el que se ha diseñado con menor altura respecto al río. No parece que el tema del desmonte sea tan grave cuando, confiando mayor cota al viaducto de esta alternativa, la magnitud del desmonte del tramo oriental del trazado sería menor. Independientemente de la observación anterior, dicen, que no habría gran impedimento en la construcción de un túnel, por cuestiones meramente geológicas o litológicas, ya que éste no tendría que discurrir necesariamente por la formación de Arenas de Utrillas, sino que podría hacerlo por calizas y calcarenitas fosilíferas aptienses que se encuentran inmediatas a dichas arenas, con una potencia estratigráfica de 60 metros y disposición subvertical.

Como conclusión de las razones expuestas, consideran:

Que la alternativa seleccionada en el estudio de impacto ambiental no responde a una valoración objetiva.

Que resulta viable la construcción de un túnel en el sector oriental y, en cualquier caso, innecesaria la magnitud del desmonte proyectado.

El Ayuntamiento de Minglanilla se manifiesta favorable a la alternativa A, ya que el impacto ambiental de cualquiera de las alternativas B o C sería mucho más negativo, reafirmando los argumentos presentados en el escrito remitido en el período de consultas previas.

Greenpeace España:

Considerando los problemas ambientales que plantea el paso de los ríos Cabriel y Júcar por la proyectada autovía al sur de la presa de Alarcón y Contreras, solicita que se adopte la alternativa de trazado situada más al norte, próxima a la ciudad de Cuenca.

Unidad del Pueblo Valenciano rechaza la alternativa B por las mismas razones de gran e irreversible impacto ambiental que el propio estudio deja patente.

Rechaza también la alternativa C por los siguientes motivos:

Separa en dos el conjunto del paraje de los Cuchillos y las Hoces del Cabriel que es un mismo ecosistema.

Al norte y al sur de este trazado anidan, entre otras especies, el águila real, alcón peregrino y águila perdicera. Es impensable que una infraestructura de esta envergadura no perjudique gravemente a la fauna de la zona.

La zona está considerada como área importante para las aves en España (número 208) y según la Directiva 79/409/CEE (2 de abril de 1979) como Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA).

La presencia de nutria (especie protegida y «de interés comunitario») en el conjunto de los parajes de los Cuchillos y las Hoces, argumenta en el mismo sentido contra esta alternativa de trazado.

Los extensos pinares de pino carrasco, el rico matorral mediterráneo con multitud de especies de aromáticas y arbustivas, así como el impacto sobre zonas de cultivo es mucho mayor en esta alternativa.

Mantener la alternativa C supondría, asimismo, contravenir las disposiciones de la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Fauna y Flora Silvestre, dificultando también la inclusión de España en la red 2000 de la Unión Europea sobre conservación de hábitat naturales y la fauna y flora silvestre (Directiva de Consejo 92/43, de 21 de mayo de 1992).

Manifiestan que la alternativa A es la única medioambientalmente aceptable, incluyendo la construcción de un túnel de 3,8 kilómetros. Estiman que la argumentación contra el túnel (dificultades técnicas y costes) es, al menos, poco consistente, puesto que son numerosos los ejemplos de este tipo de infraestructura, incluso de superior longitud y dificultad técnica.

El desdoblamiento de la actual N-III en este tramo se desecha sin más consideraciones que la imposibilidad de mantener la unidad y velocidad de proyecto. No sería la primera autovía con tramos de velocidad inferior a la media del proyecto, quedando en este caso justificado por evitar el elevado coste ambiental de las obras alternativas. Se debe resaltar aquí,

que es el proyecto el que debe ajustarse a las características del lugar y a la legislación medioambiental y no al contrario como parece desprenderse del estudio.

La posibilidad de desdoblamiento de la actual N-III es defensible ya que, aunque no se alcance la «velocidad del proyecto» pueden mejorarse las actuales condiciones de trazado y velocidad. El túnel quedaría reducido a la mitad, con lo que además se reduciría drásticamente los costes de construcción. Los problemas de carga que el estudio geológico pone de manifiesto en el caso del viaducto sobre el río Cabriel desaparecen al considerar una infraestructura de mucha menor carga en el caso de desdoblamiento.

Por todas las argumentaciones expuestas solicitan que se realice el desdoblamiento de la actual N-III en este tramo, o que de forma alternativa o, como mal menor, se opte por la alternativa A.

Amigos de la tierra:

1. La alternativa B pasa cerca de «Los Cuchillos», de alto valor medioambiental, dividiendo longitudinalmente una zona de nidificación de rapaces y otras aves de inestimable valor. Debe rechazarse esta propuesta.

2. La alternativa C, al norte de las Hoces del Cabriel, da prioridad a criterios económicos. Se afectaría la zona de nidificación de rapaces al sur de este trazado y constituiría un impacto directo sobre las Hoces. Debe rechazarse esta propuesta.

3. La alternativa A casi paralela a la actual N-III es la zona de menor valor de las tres, pero de gran estimación ecológica también. Sólo en caso de no tener otra alternativa, se podría considerar ésta, al ser la menor impactante de las tres.

4. Amigos de la Tierra propone una cuarta alternativa, la más favorable medioambientalmente, que pasa por el norte del macizo de Alarcón y de los embalses de Alarcón y Contreras, cerca de la vía del ferrocarril. Así se minimizarán los impactos sobre flora, fauna y paisaje y se acerca a Cuenca, que quedaría conectada a esta autovía de Valencia.

Acción Ecologista Agró estima que la alternativa C propuesta en el estudio de impacto no es aceptable por afectar de forma irreversible a un área natural de una calidad ecológica que merece una protección especial. El estudio no analiza la reversibilidad o irreversibilidad de los impactos en cada alternativa. De haberlo hecho, se habría visto que los impactos generados por alternativa A pueden minimizarse con la aplicación de medidas correctoras, mientras que los impactos que produciría la alternativa C son irreversible y difícilmente reparables.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

9449

ORDEN de 25 de marzo de 1994 por la que se revoca la autorización para impartir enseñanzas de educación de adultos al centro privado «Santa María Micaela», de Madrid.

Examinado el expediente de propuesta de revocación de la autorización del centro privado de educación de adultos «Santa María Micaela», con domicilio en calle Mar del Coral, sin número, de Madrid, instruido a instancia de la Dirección Provincial de Educación y Ciencia de Madrid,

Resultado que dicho centro fue autorizado por Orden de 14 de abril de 1981 para impartir enseñanzas de educación de adultos en la modalidad de Círculo, a favor de la orden «Religiosas Adoratrices» como titular del mismo;

Resultando que dicho centro ha cesado su actividad docente para el nivel de Educación General Básica por Orden de 21 de enero de 1994;

Considerando que se dan las causas de revocación al no reunir los requisitos para su autorización;

Considerando que el expediente ha sido debidamente tramitado por la Dirección Provincial de Educación y Ciencia de Madrid.

Vistas las Leyes Orgánicas 8/1985, de 3 de julio, reguladora del Derecho a la Educación y 1/1990, de 3 de octubre, de Ordenación General del Sistema Educativo,

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General de Formación Profesional Reglada y Promoción Educativa, ha resuelto: