

2. Las sanciones por las faltas graves y muy graves deberán ser comunicadas al trabajador por escrito, haciendo constar en el mismo la fecha desde la que surtirá efecto la sanción y los hechos que la motivan.

3. Los representantes legales de los trabajadores serán informados, por la empresa, de las sanciones impuestas por faltas graves y muy graves.

4. Se tramitará expediente contradictorio para la imposición de sanciones, por faltas graves y muy graves, a los representantes legales de los trabajadores, en el cual serán oídos, además del interesado, el Comité de Empresa o los restantes delegados de personal.

Artículo 38. *Prescripción.*

Las faltas leves prescribirán a los diez días, las faltas graves a los veinte días, y las faltas muy graves a los sesenta días, a partir de la fecha en que la empresa tuvo conocimiento de su comisión y, en todo caso, a los seis meses de haberse cometido la falta.

TÍTULO VI

Condiciones laborales de los trabajadores fijos discontinuos del manipulado de cítricos

Artículo 39. *Definición de trabajador fijo discontinuo. Regulación de las condiciones de acceso a la fijeza discontinua.*

1. Son trabajadores fijos discontinuos del manipulado de cítricos los que realizan trabajos que tienen carácter normal y permanente en el volumen habitual de actividad de la empresa, con una periodicidad cíclica o intermitente.

2. Las condiciones para el acceso a la condición de trabajador fijo discontinuo, a partir de la repetición sucesiva de contratos temporales, serán fijadas en los convenios colectivos de ámbito territorial inferior al estatal. En el supuesto de que no se regule esta cuestión en esos convenios colectivos, y en los espacios territoriales carentes de negociación colectiva, los trabajadores con contrato temporal adquirirán la condición, de fijos discontinuos, cuando hayan trabajado durante tres campañas sucesivas en la empresa.

Artículo 40. *Salario en jornada incompleta.*

En los trabajos de manipulado de cítricos, si por circunstancias ajenas a la voluntad del empresario y de los trabajadores, se trabajase una jornada diaria inferior a la establecida en el Convenio Colectivo de aplicación, el salario a abonar, en función a las horas trabajadas, no será, en ningún caso, inferior al correspondiente a cuatro horas. No se aplicará esta norma cuando el contrato a tiempo parcial del trabajador prevea expresamente una jornada laboral, por día, inferior a cuatro horas.

Artículo 41. *Servicio militar o prestación social sustitutoria.*

El tiempo durante el que los trabajadores fijos, y fijos discontinuos, permanezcan cumpliendo el servicio militar obligatorio, o la prestación social sustitutoria del mismo, se computará, en su caso, para la adquisición del derecho a quinquenios del plus salarial de antigüedad.

Artículo 42. *Excedencia voluntaria de los trabajadores fijos discontinuos.*

1. Los trabajadores fijos discontinuos que tengan, al menos, doscientos setenta días de prestación laboral efectiva en la empresa, podrán solicitar una excedencia voluntaria de una duración comprendida entre uno y cinco años.

2. Este derecho no podrá ser ejercitado de nuevo, por el trabajador fijo discontinuo, hasta que hayan transcurrido, como mínimo, cuatro años desde la finalización de la anterior excedencia.

3. En lo que respecta al período de excedencia de hasta un año de duración, este derecho de excedencia voluntaria no podrá ser disfrutado, al mismo tiempo, por un número de trabajadores fijos discontinuos que supere el 5 por 100 del colectivo de trabajadores integrados en la categoría profesional del solicitante en el centro de trabajo en el que preste sus servicios laborales.

4. Esta excedencia voluntaria sólo otorgará al trabajador el derecho preferente a reingresar a su finalización, en la primera vacante que haya, o se produzca, de su categoría profesional.

Artículo 43. *Llamamiento al trabajo.*

Con el carácter supletorio que inspira la totalidad del presente Acuerdo, y, por lo tanto, para el exclusivo supuesto de que esta cuestión no esté regulada actualmente, —o no lo esté en el futuro—, en los convenios colectivos de ámbito territorial inferior al estatal, se llamará al trabajo, a los trabajadores fijos discontinuos, en cada día de actividad de manipulado del centro laboral, siguiendo el orden decreciente de su antigüedad como trabajadores fijos discontinuos, dentro de cada categoría profesional.

Y leído por las partes negociadoras el texto del presente Acuerdo, integrado por 36 páginas, es encontrado totalmente conforme, procediendo, en consecuencia, los miembros de la Mesa de Negociación a su firma, en cuadruplicado ejemplar.

Se dará traslado de este Acuerdo a la Comisión Consultiva Nacional de convenios colectivos, y al Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a los efectos legales de su depósito, registro y publicación.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

4054 *RESOLUCIÓN de 22 de enero de 1999, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Autovía de Castilla-La Mancha: Unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca. Tramo: «Tarancón-Cuenca», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

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 competencias en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental, de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Carreteras, con fecha 26 de mayo de 1994, remitió a la antigua Dirección General de Política Ambiental la memoria-resumen del proyecto de referencia, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la citada documentación, la Dirección General de Política Ambiental, en virtud del artículo 13 del Reglamento, estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

La Dirección General de Política Ambiental, con fecha 15 de septiembre de 1994, dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

El estudio informativo de este tramo de autovía, en el que se incluye el estudio de impacto ambiental, fue elaborado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha y sometido al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el 16 de junio de 1997, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Un resumen de los aspectos significativos del estudio de impacto ambiental se recoge en el anexo II.

Un resumen del resultado de la información pública se recoge en el anexo III.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 20 de marzo de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección

General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación técnica del proyecto y el expediente de información pública.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto 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 el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Autovía de Castilla-La Mancha, unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca. Tramo: Tarancón-Cuenca, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinados los datos e informaciones contenidos en el expediente, y completado el análisis ambiental con visita a la zona de proyecto, se considera que, entre las soluciones contempladas en el estudio informativo, la alternativa denominada desdoblamiento, tanto para el tramo I, entre Tarancón y Horcajada de la Torre, como para el tramo II, entre Horcajada de la Torre y Cuenca, puede ser ambientalmente viable, siempre que para la ejecución de dicha alternativa de trazado y su posterior explotación se observen las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se oponga a la presente declaración, y se cumplan las siguientes condiciones:

1. *Adecuación ambiental del trazado*

El trazado de la alternativa desdoblamiento, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, deberá adaptarse en el definitivo proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con objeto de no afectar a la vega y cauce del río Riánsares, se llevará a cabo el desplazamiento del enlace origen, proyectado entre los puntos kilométricos 0,000 al 1,000 del tramo I, de modo que se minimice la afección a dicha vega y a las edificaciones existentes en la zona; con este mismo objeto, entre los puntos kilométricos 5,000 y 11,000 de este tramo, se llevará a cabo la duplicación por la izquierda de la actual N-400.

1.2 Con el fin de minimizar la afección sobre la geomorfología y el paisaje con los desmontes y túneles previstos en las laderas del estrecho de Paredes, recurso geomorfológico de interés regional, y para evitar la afección al río Riánsares con cortas y desvíos, entre los puntos kilométricos 12,000 y 13,500 del tramo I, se realizará un viaducto por el desfiladero por el que discurren el río y el ferrocarril.

1.3 Para evitar la afección a la zona de cultivos y vegetación existentes junto a la actual carretera en las proximidades de Alcázar del Rey, se reestudiará el diseño del enlace proyectado en el punto kilométrico 18,100 del tramo I, planteando su posible desplazamiento hacia el este.

1.4 Para minimizar la afección a la vegetación y al cauce del río Valdepineda, se estudiará de nuevo el diseño del enlace de Horcajada proyectado en el punto kilométrico 21,500 del tramo II, planteando su posible desplazamiento hacia el oeste.

1.5 Entre los puntos kilométricos 22,000 al 28,000 del tramo II se diseñará el trazado de tal forma que se eviten las cortas y afecciones al cauce del río Cigüela. Asimismo, y con objeto de evitar la zona de umbría y el consiguiente riesgo en caso de heladas, la traza discurrirá por la ladera de la margen derecha del río.

1.6 Con el fin de evitar la afección al cauce del río Cigüela en su curso alto, tanto durante las obras como en la posterior explotación de la nueva vía, entre los puntos kilométricos 29,000 al 38,500 del tramo II, el trazado se podrá realizar en variante siempre que se ajuste completamente a la actual N-400 y discurra en cualquier caso por su lado izquierdo. Asimismo, y con el fin de minimizar la afección a la vegetación existente en la margen izquierda de esta franja (pinos de repoblación y carrascas) y de reducir los movimientos de tierra, especialmente de los desmontes de los puntos kilométricos 33,650, 36,300 y 37,150, en este tramo, y siempre que lo permita el mantenimiento de las características geométricas que fija el orden de estudio para esta vía, se reducirá la mediana al ancho estricto contemplado en la Instrucción de Carreteras (norma 3.1-IC, trazado).

1.7 Con el fin de reducir los movimientos de tierra y la superficie a ocupar por el trazado, se suprimirá el enlace este de Alcázar del Rey (puntos kilométricos 21,500 del tramo I), se reducirá el número de enlaces previstos de acceso a Carrascosa del Campo (puntos kilométricos 23,500 al 27,000 del tramo I), y para la conexión de la autovía con Villarejo de la Peñuela y Villar del Monte se dispondrá un único enlace, utilizando,

en la medida de lo posible, la carretera actual para los ramales de incorporación y salida. Asimismo, en los tramos comprendidos entre los puntos kilométricos 14,000 al 17,500, 20,500 al 23,500 y 27,000 al 40,160 del tramo I, se llevará a cabo la duplicación de la actual N-400.

1.8 Para evitar la afección al cauce y ecosistemas del arroyo Prado Coliguilla, entre los puntos kilométricos 48,000 y 51,100 del tramo II, el trazado de la nueva vía se desplazará hacia el norte, sobre todo en los puntos kilométricos 48,000, 49,300, 50,000 y 51,000, donde, según lo proyectado en el informativo, la afección a este arroyo sería más directa. Asimismo, para evitar el desvío de un arroyo, previsto en este mismo tramo, entre los puntos kilométricos 57,300 y 57,500, se desplazará la traza hacia el sur de forma que se evite dicho desvío.

1.9 En el acceso a Cuenca (puntos kilométricos 55,400 y 55,800), se dispondrá un único viaducto para el paso del río Chillarón, la N-320, el ferrocarril y la carretera local, evitando así los terraplenes de más de doce metros contiguos a los viaductos previstos; la orientación de este viaducto deberá alejar la traza lo más posible del hospital existente en su extremo este.

1.10 Con el fin de reducir la afección a las zonas de interés forestal: Pinares de Cabrejas, Pinares de Jábaga y Pinares de Cuenca, así como para reducir el volumen de los movimientos de tierras que se producirían en este tramo II, en el que se superan los diez metros de desmonte en los puntos kilométricos 39,500, 40,380, 48,350 y 57,950, y los diez metros de terraplén en los puntos kilométricos 40,200, 41,550, 44,400, 45,600 y 46,700, desde el punto 38,500 hasta el final del tramo se reducirá la mediana al ancho estricto contemplado en la mencionada Instrucción de Carreteras. Asimismo, se suprimirá el enlace de Jábaga este (punto kilométrico 52,600, tramo II), y el trazado en variante proyectado entre los puntos kilométricos 52,100 y 54,000 de este tramo se ajustará completamente a la N-400.

2. *Protección del sistema hidrológico*

Con objeto de no alterar la calidad de las aguas superficiales y subterráneas ni los ecosistemas de los ríos y arroyos interceptados o próximos a la traza, especialmente el río Cigüela y el arroyo Prado Coliguilla, se cumplirá lo siguiente:

2.1 Se tomarán las medidas necesarias para evitar la contaminación y el aterramiento de las aguas superficiales, tanto durante la fase de obras como en la posterior explotación del proyecto, siguiendo las recomendaciones y medidas contempladas en el estudio de impacto. Se llevará a cabo la decantación de las aguas residuales originadas en las instalaciones auxiliares, estableciendo el control analítico de los efluentes, y se aplicará otro tipo de tratamiento de depuración cuando el seguimiento analítico de las balsas de decantación arroje valores próximos a los límites establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos.

2.2 Para asegurar que, una vez encajada la traza en el proyecto de construcción, los desmontes definitivamente proyectados no afecten significativamente a los acuíferos existentes, entre los puntos kilométricos 22,000 al 51,100 del tramo II se realizarán los sondeos previstos necesarios y, en función de los resultados, se adoptarán las medidas necesarias para minimizar dicha afección.

2.3 Las voladuras previas, despejes y desbroces que se tengan que llevar a cabo para la realización de la nueva traza entre los puntos kilométricos 22,000 al 38,500 y 48,000 al 51,100 del tramo II no podrán iniciarse entre el 15 de marzo y el 15 de junio.

3. *Protección de la fauna y la vegetación*

Se realizarán los pasos de fauna según lo contemplado en el estudio de impacto y se adecuará el diseño de los sistemas de drenaje previstos en el estudio informativo para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. En la zona comprendida entre los puntos kilométricos 22,000 al 51,000 del tramo II, la distancia máxima entre pasos para mamíferos grandes será de tres kilómetros; el cerramiento de la nueva vía en esta zona incluirá estructuras que permitan el escape de los animales hacia las áreas adyacentes y que los dirijan hacia los pasos de fauna.

En el tramo antes mencionado se jalonará la zona estricta de ocupación del trazado, y las voladuras, movimientos de tierras, desbroces y demás actividades de obra generadoras de ruido que se lleven a cabo se realizarán fuera del período comprendido entre el 15 de marzo y el 15 de junio.

4. *Continuidad de servicios existentes, minimización de impacto sobre superficies agrícolas y supresión del efecto barrera*

Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, la continuidad de la cañada conuense (punto kilométrico 57,650 del tramo II) y demás caminos rurales e infraestructuras interceptadas por la traza. La reposición de caminos rurales y accesos a explotaciones agrarias divididas por la traza se realizará de forma que se optimice el número de pasos con el fin de minimizar la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos agrícolas que aquéllos conllevan.

5. *Localización de canteras, graveras, zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, obras e instalaciones auxiliares y vertederos a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión las zonas de pinares u otro tipo de arbolado, los suelos de elevada calidad agrológica, las áreas de recarga de acuíferos y los cauces de ríos y arroyos.

Las canteras, graveras y zonas de préstamo requeridas para la ejecución de la obra se seleccionarán entre aquéllas que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario deberá presentarse la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su pertinente evaluación de impacto ambiental.

Para el emplazamiento de vertederos se dará prioridad a las canteras abandonadas. Si una vez realizados los ajustes de trazado contemplados en la condición 1, el balance del movimiento de tierras determinara la necesidad de crear vertederos permanentes de más de 25.000 metros cúbicos, éstos se definirán completamente en el proyecto de construcción; su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

6. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Se redactará un proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de las zonas afectadas por la obra, según lo recomendado en el estudio de impacto ambiental y con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. El citado proyecto considerará como áreas sensibles objeto de tratamiento específico de restauración: El entorno del viaducto de paso del estrecho de Paredes, las zonas en las que se producen los mayores movimientos de tierra reflejadas en las condiciones 1.6 y 1.10, las zonas de préstamos y vertederos, las márgenes de ríos y arroyos, el viario de acceso a las obras, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén serán preferentemente de 3H:2V, siempre que sea técnicamente viable, para evitar atrincheramiento y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar, desde el punto de vista ambiental, sólo si los impactos ambientales producidos por la mayor ocupación del suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos. Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración.

Los suelos fértiles se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación, recurriendo al riego periódico e incluso abonado y siembra si fuera necesario para garantizar los procesos de recolonización vegetal.

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

7. *Prevención de la afección por ruido*

En la mayor definición del trazado que se lleve a cabo en el proyecto de construcción, en las proximidades de zonas habitadas o núcleos urbanos, siempre que sea posible, la traza discurrirá en desmonte, procurando que la distancia a viviendas o edificios habitados no sea inferior a 200 metros y que con la nueva vía la afección acústica en estas zonas disminuya respecto a la situación actual.

En el Programa de Vigilancia Ambiental se incluirá el control de los niveles de inmisión sonora originados por la explotación de la vía en las áreas con calificaciones de suelo urbano y urbanizable. Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la vía serán los 55 dB(A) Leq, entre las veintitrés y las siete horas, y los 65 dB(A) Leq, entre las siete y las veintitrés horas, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura de las viviendas próximas a la vía; en caso de que las edificaciones sean centros de enseñanza u hospitalarios, los objetivos de calidad serán, respectivamente, 45 y 55 dB(A) Leq. De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de adoptar medidas correctoras.

8. *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 estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración. En él se detallará el modo de 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 Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

Esta Dirección General, como responsable del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra, que, sin perjuicio de las funciones del Director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de medidas correctoras, la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración.

El programa incluirá la remisión de, al menos, los siguientes informes:

- a) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.
- b) Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informes sobre las actuaciones realmente ejecutadas respecto a lo establecido en las condiciones 1 a 6.

- c) Anualmente, y durante tres años a partir del acta de recepción provisional de las obras:

Informes sobre la eficacia de las medidas establecidas para protección de la fauna a que se refiere la condición 3.

Informe sobre el estado y evolución de las áreas en recuperación referidas en la condición 6.

Informe sobre el control de los niveles de inmisión sonora a que se refiere la condición 7.

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

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

9. *Documentación adicional*

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones establecidos en esta declaración de impacto ambiental y un informe sobre su contenido y conclusiones. Los documentos referidos son los siguientes:

Proyecto de construcción del ajuste de trazado referido en la condición 1.

Resultado de los sondeos hidrogeológicos previos referidos en la condición 2.2.

Cartografía de las zonas de exclusión para ubicación de vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares y, en su caso, ubicación y características de los vertederos de más de 25.000 metros cúbicos, a que se refiere la condición 5.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 6.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 8.

10. Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anejos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos, sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto de construcción. También se valorarán y pro-veerán los costes derivados del Programa de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, 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.

Madrid, 22 de enero de 1999.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	
Delegación del Gobierno en Madrid	
Presidencia de la Comunidad de Madrid	
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha (Toledo)	
Presidencia de la Junta de Castilla-La Mancha (Toledo)	
Confederación Hidrográfica del Tajo (Madrid)	
Confederación Hidrográfica del Júcar (Valencia)	X
CEDEX (Madrid)	
Instituto Tecnológico Geominero de España (Madrid)	X
Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid	
Consejería de Educación y Cultura (Madrid)	
Instituto Regional de Educación, Sanidad y Bienestar Social (Madrid)	
Gobierno Civil de Cuenca	
Diputación Provincial de Cuenca	
Diputación Provincial de Toledo	
Dirección Territorial de MOPT (Toledo)	
Consejería de Agricultura (Toledo)	X
Dirección General de Cultura (Toledo)	X
Dirección General de Agua y Calidad Ambiental (Toledo)	
Dirección General de Medio Ambiente Natural (Toledo)	
Ayuntamiento de Toledo	
Ayuntamiento de Cabezas de San Juan (Toledo)	
Ayuntamiento de Santa Cruz de la Zarza (Toledo)	
Ayuntamiento de Santa Olalla (Toledo)	
Ayuntamiento de Maqueda (Toledo)	
Ayuntamiento de Val de Santo Domingo (Toledo)	
Ayuntamiento de Caudilla (Toledo)	
Ayuntamiento de Alcabón (Toledo)	
Ayuntamiento de Torrijos (Toledo)	
Ayuntamiento de Gerindote (Toledo)	
Ayuntamiento de Lillo (Toledo)	
Ayuntamiento de Corral de Almaguer (Toledo)	
Ayuntamiento de Albarral del Tajo (Toledo)	
Ayuntamiento de Guadamur (Toledo)	
Ayuntamiento de Villanueva de Bogas (Toledo)	
Ayuntamiento de Tembleque (Toledo)	
Ayuntamiento de Villamiel de Toledo (Toledo)	
Ayuntamiento de Olías del Rey (Toledo)	
Ayuntamiento de Mocejón (Toledo)	
Ayuntamiento de Cañete (Toledo)	
Ayuntamiento de Yepes (Toledo)	
Ayuntamiento de Ocaña (Toledo)	
Ayuntamiento de Villatobas (Toledo)	
Ayuntamiento de Villasequilla de Yepes (Toledo)	
Ayuntamiento de Huerta de Valdecarabanos (Toledo)	
Ayuntamiento de la Guardia (Toledo)	
Ayuntamiento de Polán (Toledo)	
Ayuntamiento de Sonseca (Toledo)	
Ayuntamiento de Ajofrín (Toledo)	
Ayuntamiento de Orgaz (Toledo)	
Ayuntamiento de Mora (Toledo)	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Aranjuez (Madrid)	
Ayuntamiento de Cuenca	
Ayuntamiento de Hito (Cuenca)	X
Ayuntamiento de Huerta de la Obispalía (Cuenca)	
Ayuntamiento de Montalbo (Cuenca)	
Ayuntamiento de Palomares del Campo (Cuenca)	
Ayuntamiento de Torrejoncillo del Rey (Cuenca)	
Ayuntamiento de Villar de Cañas (Cuenca)	
Ayuntamiento de Zafra de Zancara (Cuenca)	
Ayuntamiento de Villar de Olalla (Cuenca)	
Ayuntamiento de Horcajada de la Torre (Cuenca)	
Ayuntamiento de Villar de Naharros (Cuenca)	
Ayuntamiento de Almendros (Cuenca)	
Ayuntamiento de Acebrón (Cuenca)	
Ayuntamiento de Fuente Pedro Naharro (Cuenca)	
Ayuntamiento de Horcajo de Santiago (Cuenca)	X
Ayuntamiento de Tarancón (Cuenca)	
Ayuntamiento de Honrubia del Campo (Cuenca)	
Ayuntamiento de Abia de la Obispalía (Cuenca)	
Ayuntamiento de Huete (Cuenca)	
Ayuntamiento de Alcázar del Rey (Cuenca)	
Ayuntamiento de Archilla de Cuenca (Cuenca)	
Ayuntamiento de Fuentenava de Jábaga (Cuenca)	
Asociación Naturalista de Defensa de Castilla-La Mancha (Toledo)	
ACMADEN (Toledo)	
Colectivo Excursionista de Valencia	
ESPARVEL (Toledo)	
ARDEIDAS (Toledo)	
Asociación Hoces de Cuenca (Cuenca)	X
COMADEN (Madrid)	
La Casa Verde (Madrid)	
Fondo del Patrimonio Natural Europeo (Madrid)	
Área de Contaminación Atmosférica. Majadahonda (Madrid).	
Instituto de Acústica. C.S.I.C. (Madrid)	X
Cátedra de Ingeniería Ambiental (Madrid)	
Cátedra de Planeamiento Urbanístico (Madrid)	
Don Carlos Morla Juaristi (Madrid)	
CODA (Madrid)	
AEDENAT (Madrid)	X
FAT (Madrid)	
ADENA (Madrid)	
SEO (Madrid)	X

La Confederación Hidrográfica del Júcar emite una serie de recomendaciones sobre los aspectos que se deberán estudiar en cuanto a hidrología superficial y subterránea, vertidos, extracciones y vegetación.

El Instituto Tecnológico Geominero considera que lo más idóneo sería optar por el corredor norte, procurando aprovechar trazados ya existentes y minimizando los impactos sobre las áreas de interés ambiental: Sotos y carrizales del Tajo, carrizal de Villamejor y riberas del Cigüela y Júcar. Recuerda también que la apertura de canteras de préstamos debe atenerse a lo dispuesto en el Real Decreto 2994/1982, de 15 de octubre, sobre restauración de espacios naturales afectados por actividades mineras.

La Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura de Castilla-La Mancha en Cuenca, señala que el proyecto, a su paso por esta provincia, deberá tener en cuenta las siguientes zonas de interés faunístico: Fuente de Pedro Naharro, Villamayor de Santiago-Pozorrubio de Santiago-Horcajo de Santiago, Torrubia del Campo-Uclés-Almendros, Carrascosa del Campo, Palomares del Campo-Villasviejas de Huete, Hito-Montalbo y la zonas húmedas del río Cuende y del Alto Cigüela.

Se indica también que los corredores planteados pueden afectar a montes catalogados de utilidad pública en Rozalén del Monte, Carrascosa del Campo, Torrejoncillo del Rey, dos en Villarejo de la Peñuela, Naharros, Jábaga, tres en Cuenca y en las riberas del Júcar de varios términos municipales.

La Dirección General de Cultura (Toledo), manifiesta que las prospecciones y estudios histórico-arqueológicos que se lleven a cabo en el estudio de impacto ambiental deberán ser coordinados por la Unidad de Arqueología de esta Dirección General.

El Ayuntamiento de El Hito (Cuenca), considera que este término municipal y la Laguna de El Hito no se verían afectados de forma negativa por este proyecto.

El Ayuntamiento de Horcajo de Santiago (Cuenca) informa favorablemente el proyecto presentado, ya que considera que, ambientalmente, no afecta de forma negativa a este término municipal.

La Asociación Hoces de Cuenca considera innecesaria la realización de esta autovía, ya que la actual carretera tiene una intensidad de tráfico que no produce problemas ni retenciones en ninguna fecha del año. En todo caso, considera inadmisibles plantear un nuevo corredor para esta actuación.

Estima que la memoria-resumen remitida es de muy bajo nivel y su metodología carece de justificación objetiva. Plantean que la mejora y rectificación de la línea férrea (pasando de los 50-70 kilómetros/hora de media actuales, hasta los 110 kilómetros/hora), sería una alternativa competitiva frente a la carretera y con un coste económico y ambiental mucho menor, mientras que este proyecto no supondría una mejora sensible para las comunicaciones de Cuenca y, a cambio, ocasionaría numerosas afecciones ambientales.

El Instituto de Acústica señala que el documento presentado carece de referencias sobre la competente acústica; el análisis de alternativas deberá contemplar la incidencia acústica de las acciones temporales y permanentes sobre los núcleos de población y sobre las zonas faunísticas de interés.

La Asociación Ecologista AEDENAT se manifiesta en contra de esta «infraestructura de transporte de gran capacidad».

La Sociedad Española de Ornitología indica que con las alternativas planteadas para el tramo Tarancón-Cuenca se podría afectar al Área de Importancia Internacional para la Aves número 83 «Tarancón-El Hito-Corral de Almaguer»; también se puede afectar a zonas esteparias y a las áreas mejor conservadas de la fauna asociada a los tramos altos de los ríos de la cuenca del Guadiana.

ANEXO II

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El proyecto consiste en la implantación de una autovía entre Tarancón y Cuenca, que en la actualidad se desarrolla siguiendo la N-400, constituyendo un tramo de la denominada autovía de Castilla-La Mancha. Se proyectan dos calzadas de 11,5 metros incluidos arcenes y bermas, con una mediana de 10 metros; el ancho medio de ocupación es de 48 metros para los tramos en variante y 24 para los de duplicación.

El estudio presentado desarrolla y analiza cuatro distintas alternativas de trazado:

Alternativa A: De 66,600 kilómetros, comienza al sur de la población de Villarubia en su enlace con la N-III, dirigiéndose hacia el noreste por terrenos ondulados hasta las proximidades de Carrascosa del Campo en donde cruza el trasvase Tajo-Segura. Continúa el trazado aproximadamente a la N-400 y situándose paralelo a ella, para seguir ascendiendo hasta el norte de Horcajada de la Torre. Desde aquí discurre paralela y muy próxima a la actual N-400 y al río Cigüela hasta su nacimiento en las cercanías de la pequeña población de Cabrejas; el trazado continúa ascendiendo hacia el Puerto de Cabrejas por terrenos de marcado carácter forestal con repoblación de pinares; se dirige después a su enlace final con la N-400 en las proximidades del cruce con la N-320 y la línea del ferrocarril, conectando así con la variante de Cuenca mediante la N-400.

Para esta alternativa se proyectan nueve enlaces y los movimientos de tierras previstos son:

Desmontes: 6.995.622 metros cúbicos.

Terraplén: 4.998.377 metros cúbicos de la traza más 314.440 metros cúbicos de préstamos.

La superficie ocupada por esta alternativa es de 334 hectáreas de las calzadas y 141 hectáreas de taludes y mediana, que según los usos del suelo suponen, aproximadamente, 20,2 hectáreas de viñedo-olivar, 7 hectáreas de regadío, 322,9 hectáreas de cereal, 10 hectáreas de pasto-erial y 84,8 hectáreas de terreno forestal.

Alternativa B: de 55,600 kilómetros, comienza al sur de Saelices en su enlace origen con la N-III y discurre a lo largo del valle del Cigüela, amplio y de suaves pendientes en esta zona, hasta las proximidades de Horcajada de la Torre; a partir de este punto hasta el final en Cuenca, comparte trazado con la alternativa Desdoblamiento.

Para esta alternativa se proyectan nueve enlaces y los movimientos de tierras previstos son:

Desmontes: 5.649.783 metros cúbicos.

Terraplén: 3.568.097 metros cúbicos de la traza más 1.033.344 metros cúbicos de préstamos.

La superficie ocupada por esta alternativa es de 281 hectáreas de las calzadas y 121 hectáreas de taludes y mediana, que según los usos del suelo suponen, aproximadamente, 22,4 hectáreas de viñedo-olivar, 257,7 hectáreas de cereal, 33,7 hectáreas de pasto-erial y 60,7 hectáreas de terreno forestal.

Alternativa C: De 52,400 kilómetros, tiene su origen en la conexión de la carretera de Zafrá de Zánacara con la N-III, para dirigirse hacia el desfiladero por el que discurre la actual carretera en la sierra de Zafrá, una vez cruzado el río Zánacara; el cruce del desfiladero lo realiza por debajo del viaducto existente del trasvase Tajo-Segura y continúa por el encajado valle del río Zánacara, muy próxima y paralela a la actual carretera local, hasta las proximidades de Abia de la Obispalía; posteriormente, el trazado se separa de la carretera local de Abia de la Obispalía para continuar por el valle del Zánacara que, en este último tramo hasta su nacimiento, se hace más amplio; asciende después hacia el collado de la Carrasquilla, que marca la divisoria entre los ríos Zánacara y Júcar, cruzándolo mediante un túnel de 850 metros. Desde la bajada del túnel y con dirección sureste, se atraviesa una zona más montañosa con repoblación de pinares continuando el descenso en un tramo paralelo a la carretera de Hortizuela, hasta el cruce primero con el río Júcar y después con la N-420, ascendiendo hasta el sur de Villa de Olalla a partir de donde vira hacia el norte hasta conectar nuevamente con la N-420, a través de la que se conecta con la variante oeste de Cuenca finalizan así su trazado.

Para esta alternativa se proyectan siete enlaces y los movimientos de tierras previstos son:

Desmontes: 5.992.303 metros cúbicos.

Terraplén: 4.257.643 metros cúbicos de la traza más 1.394.750 metros cúbicos de préstamos.

La superficie ocupada por esta alternativa es de 258 hectáreas de las calzadas y 108 hectáreas de taludes y mediana, que según los usos del suelo suponen, aproximadamente, 15,8 hectáreas de viñedo-olivar, 9 hectáreas de regadío, 173,7 hectáreas de cereal, 27,9 hectáreas de pasto-erial y 117,9 hectáreas de terreno forestal.

Desdoblamiento: Esta alternativa, de 78 kilómetros, que básicamente supone la duplicación de la actual N-400 entre Tarancón y Cuenca, se inicia al final de la variante de Tarancón en la N-III ascendiendo hacia el estrecho de Paredes en donde se proyectarían calzadas separadas, definiéndose un túnel de 200 metros y una estructura de 240 metros para cruzar la garganta montañosa del desfiladero y una estructura de 200 metros sobre el ferrocarril y el río Riánsares. Desde aquí se dirige hacia las variantes de Alcázar del Rey y Carrascosa del Campo, cruzando entre éstas el trasvase Tajo-Segura. Continúa la alternativa en dirección a Horcajada de la Torre, alternando a partir de este punto tramos de desdoblamiento restringido por las características técnicas de una autovía A-100 ó A-80 y tramos de variante de nuevo trazado, debido a la progresiva complejidad orográfica del encajado valle del río Cigüela y los 11 kilómetros de la actual travesía del Puerto de Cabrejas con radios muy pequeños y pendientes de hasta el 11 por 100. Finalmente, esta alternativa termina con otro tramo de nuevo trazado en donde se proyectan dos estructuras, una para el cruce del río Chillarón y otra para atravesar el ferrocarril y la N-320, antes de conectar con la variante de Cuenca.

Para esta alternativa se proyectan dieciocho enlaces y los movimientos de tierras previstos son:

Desmontes: 5.985.997 metros cúbicos.

Terraplén: 3.726.745 metros cúbicos de la traza más 459.590 metros cúbicos de préstamos.

La superficie ocupada por esta alternativa es de 247 hectáreas de las calzadas y 141 hectáreas de taludes y mediana, que según los usos del suelo suponen, aproximadamente, 80,4 hectáreas de viñedo-olivar, 144,8 hectáreas de cereal, 5,6 hectáreas de pasto-erial y 124,9 hectáreas de terreno forestal.

Las alternativas planteadas en este tramo de autovía se desarrollan en la submeseta sur peninsular, en la serranía baja y media de Cuenca; el área mantiene una buena representación de vegetación mediterránea y tiene como valles principales los de los ríos Cigüela, Zánacara y Júcar; cerca del final del trazado se encuentran una serie de montes cubiertos por pinares de repoblación y al sur y suroeste de la ciudad de Cuenca aparecen llanuras cerealistas bastante despejadas (llanos de Villar de Olalla y Cuenca).

Las áreas de mayor interés faunístico del territorio estudiado son:

Área de importancia internacional para las aves Tarancón-El Hito-Corral de Almaguer (avutarda, alonda dupont, sisón, etcétera.).

Curso alto del río Cigüela con juncales y carrizales en este tramo, es buen hábitat para especies de paseriformes palustres, anfibios y reptiles y está considerado como zona húmeda de importancia faunística.

Sierra de Zafra: En las inmediaciones del curso alto del Zánacara, tiene también interés geomorfológico y paisajístico.

Zona húmeda y ecosistemas de ribera del Valle del Arroyo del Cuende, tributario del Zánacara, en las proximidades de Huerta de la Obispalía.

Las áreas de mayor interés forestal del territorio estudiado son:

Encinar de la Huesa-Monte de El Picazo: Encinas, coscojas, enebros y sabinas negrales y formaciones de carrizal en el río Zánacara.

Pinares de Cabrejas, con pino negral y laricio asociados a quejigos y encinas, entre Naharros y Jábaga.

Pinares de Cuenca de características semejantes a los anteriores, al este y sur de la ciudad de Cuenca.

Áreas de interés faunístico-botánico:

Serranía de Cuenca-Hoces del Júcar y del Huécar: Queda próxima pero ya fuera del ámbito de proyecto.

La previsión que realiza el estudio del impacto que las distintas alternativas generarían sobre el sistema hidrológico es:

Alternativa A, impacto moderado-compatible: Además de los dos cruces sobre el río Cigüela, contempla dieciocho tramos de desvío de cauces de diferente entidad que suponen un total de 4.980 metros; el más afectado es el río Cigüela con tres desvíos directos (puntos kilométricos 34,900, 39,600 y 48,230) y ocho más en sus afluentes; el resto de desvíos afecta a otros pequeños cauces entre los que destaca el arroyo del Prado.

Alternativa B, impacto moderado-compatible: Contempla doce tramos de desvío de cauces que suponen un total de 3.725 metros; los desvíos del río Cigüela y del arroyo del Prado son idénticos a los de la alternativa A, ya que se producen en el tramo común.

Alternativa C, impacto severo: Además de los seis puntos de cruce, el Zánacara será canalizado en once tramos de pequeños desvíos (puntos kilométricos 2,600 al 29,600), además de otros catorce desvíos correspondientes a sus afluentes y otros arroyos.

Desdoblamiento, impacto moderado-compatible: Además de los cruces del Cigüela (puntos kilométricos 22,660 y 27,650) contempla un punto de desvío en este río (punto kilométrico 24,100) y ocho en sus afluentes, siendo la afección muy semejante a las de las alternativas A y B.

Los mayores impactos por problemas erosivos se manifestarán en la alternativa C, en su ascenso hacia la sierra de Zafra, y en la alternativa Desdoblamiento, en la subida al puerto de Cabrejas.

Las principales vías pecuarias existentes en la zona de proyecto es la cañada Conquese o de los Chorros, que sería atravesada por la alternativa C en el punto kilométrico 37,950 y por el desdoblamiento en el punto kilométrico 57,650.

Ninguna de las alternativas planteadas presenta afección directa sobre monumentos o restos arqueológicos catalogados, únicamente en las proximidades del desdoblamiento se localiza el yacimiento «Las Madrigueras» en el término municipal de Carrascosa del Campo.

La distancia mínima de las distintas alternativas de proyecto a zonas habitadas son:

Alternativa A:

Punto kilométrico 32,500, enlace de Horcajada de la Torre, a 375 metros de las zonas habitadas.

Punto kilométrico 39,900, enlace de Naharros, a 300 metros de distancia.

Punto kilométrico 61,500, a 70 metros de un grupo de edificaciones.

Punto kilométrico 64,300, a 90 metros de un grupo de edificaciones.

Alternativa B: Las posibles afecciones que presenta son las mismas que la alternativa A.

Alternativa C:

Punto kilométrico 3,800, a 250 metros de Zafra de Zánacara.

Punto kilométrico 16,500, el enlace proyectado queda a 350 metros de Huerta de la Obispalía.

Punto kilométrico 45,500, a 300 metros de Villar de Olalla.

Desdoblamiento:

En enlace origen de la alternativa queda a 100 metros de tres grupos de edificaciones.

Punto kilométrico 3,700, el enlace proyectado queda a 250 metros del santuario de Riánsares.

Punto kilométrico 10,500, el enlace proyectado queda a 300 metros de Huelves.

Punto kilométrico 14,800, el enlace proyectado queda a 50 metros de Paredes.

Punto kilométrico 22,000, el enlace proyectado queda a 375 metros de Horcajada de la Torre.

Punto kilométrico 28,100, el enlace proyectado queda a 300 metros de Naharros.

Puntos kilométricos 50,500 al 56,500, tres grupos de edificaciones situadas a distancias entre 70 y 200 metros de la traza.

Puntos kilométricos 56,000 al 56,500, grupo de edificaciones del hospital, situado a distancia entre 60 y 200 metros.

Punto kilométrico 59,000, a 200 metros de una urbanización.

El estudio estima que no se producirán afecciones por ruidos sobre poblaciones, ya que los trazados proyectados tienden a alejarse de éstas con respecto al actual trazado de la N-400; sin embargo, deberá controlarse este aspecto en el programa de vigilancia.

ANEXO III

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

Dirección General de Medio Ambiente Natural (Toledo).

Confederación Hidrográfica del Tajo (Madrid).

Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente en Cuenca.

Dirección General de Carreteras, O.H. y T., Consejería de Obras Públicas (Toledo).

Servicio de Aguas de la Delegación de Agricultura y Medio Ambiente de Cuenca.

S.G. de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias. Ministerio de Fomento (Madrid).

Don Bernardino Moya Rubio (Cuenca).

Plataforma Cívica por Cuenca (Cuenca).

Doña Carmen Gómez Abalos (Cuenca).

Don Francisco Javier González García (Cuenca).

Ayuntamiento de Horcajo de Santiago (Cuenca).

Ayuntamiento de Campos del Paraíso (Cuenca).

Granja Escuela El Colmenar (Cuenca).

Ayuntamiento de Huete (Cuenca).

Ayuntamiento de Tarancón (Cuenca).

Ayuntamiento de Barajas de Melo (Cuenca).

Ayuntamiento de Uclés (Cuenca).

Ayuntamiento de Villar de Olalla (Cuenca).

Ayuntamiento de Cuenca.

Diputación Provincial de Cuenca.

Ayuntamiento de La Peraleja (Cuenca).

Ayuntamiento de Valdecolmenal de Abajo (Cuenca).

Ayuntamiento de Valdeolivas (Cuenca).

Ayuntamiento de Villanueva de Trabaque (Cuenca).

Ayuntamiento de Villanueva de Guadamajud (Cuenca).

Ayuntamiento de Buendía (Cuenca).

Ayuntamiento de Cascueña (Cuenca).

Ayuntamiento de Priego (Cuenca).

Ayuntamiento de Tinajas (Cuenca).

Asociación Ceder de la Alcarria Conquense (Cuenca).

Contenido ambiental de las alegaciones:

La Dirección General de Medio Ambiente Natural (Toledo) informa que, en el tramo IV-b, alternativa A/B, los valles del río Cigüela y del arroyo del Prado Coliguilla constituyen en Castilla-La Mancha una de las áreas más importantes de distribución del Topillo de Cabrera («*Microtus cabrerae*»), especie incluida en los anejos 2 y 4 del Real Decreto 1997/1995, que transpone la Directiva Hábitats 92/43/CEE, así como en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas; Real Decreto 439/1990, por lo que es considerada como de protección estricta y de interés especial, respectivamente, considera que para proteger a esta especie el proyecto deberá incluir lo siguiente:

Localización rigurosa de las colonias de esta especie, su hábitat y la movilidad de sus ejemplares, para valorar con precisión las afecciones que producirán las actuaciones principales y anejas de la obra.

Compensación generosa, con cargo al presupuesto de la obra, de los hábitats destruidos mediante la expropiación de terrenos hoy agrícolas que sean susceptibles de ser ocupados por juncal y en los que se pueda implantar las especies adecuadas para recrear el hábitat destruido.

Captura y recuperación de los ejemplares existentes en las zonas o ocupar por las obras y liberación en las áreas mencionadas en el punto anterior debidamente habilitadas para esta nueva ocupación.

Creación en la nueva autovía de los pasos que garanticen la movilidad de los ejemplares en estos dos valles y que aseguren la ausencia de aislamiento.

Existen en este tramo valores naturales relevantes que pueden también verse afectados:

La abundante caza mayor (corzo y jabalí) existente en las áreas forestales de Cuenca.

Especies de flora amenazadas o muy raras como «*Lepidium subulatum*», «*Limonium longegracteatum*», «*Limonium toletanum*» o «*Limonium torunefortii*».

Encinar arbóreo aislado al sur del enlace con la carretera de Carrascosa del Campo-Torrejuncillo del Rey, de apreciable calidad y que puede librarse deafección con un ligero desplazamiento de la traza.

Hábitat fluvial del río Cigüela, muy deteriorado por los persistentes dragados a que se ve sometido por parte de la Confederación Hidrográfica del Guadiana, debiendo considerar especialmente las poblaciones en situación de aislamiento de nutria y de peces autóctonos como la pardilla, el calandino, el cachuelo, la colmilleja y el barbo del Guadiana.

El área entre Naharros y Jábaga (pinares de Cabrejas) es de elevada calidad paisajística y en ella el estudio informativo prevé grandes desmontes y terraplenes, por lo que se deberán aplicar rigurosas medidas correctoras.

La Confederación Hidrográfica del Tajo (Madrid) indica que se deberá dar capacidad de desagüe para las avenidas extraordinarias a todos y cada uno de los ríos y arroyos atravesados por la traza.

La Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente en Cuenca informa que el trazado puede afectar a los montes públicos número 130 «Dehesa Boyal», número 155 «La Higuera» y número 156 «Arriba y Abajo» que, respectivamente, pertenecen a Fuentenava de Jábaga, Torrejuncillo del Rey-Villas de Naharros-Villarejo de la Peñuela y Torrejuncillo del Rey-Villas de Naharros; será necesario incoar los correspondientes expedientes de prevalencia de la utilidad pública de acuerdo con la Ley y el Reglamento de Montes. Por otro lado señala que la alternativa B a su paso por los términos municipales de Saelices y Palomares del Campo atraviesa un área en la que se constata la presencia continua de avutardas.

Respecto a vías pecuarias, esta Delegación informa que la opción B del trazado en los términos municipales de Abia de la Obispalía, Villanueva de los Escuderos y Jábaga coincide en unos 8 kilómetros con la cañada real de Jábaga por lo que, como establece el artículo 13.1 de la Ley 3/1995, de Vías Pecuarias, se procederá a expropiar una franja de terreno de 75 metros de ancho y paralela a la zona de servidumbre, que garantice el mantenimiento del itinerario y del tránsito ganadero de esta vía. El trazado también cruza la vía antes mencionada y la cañada de Rodrigo Ardaz en el término de Chillarón, por lo que se deberán habilitar suficientes pasos que garanticen el tránsito del ganado. Se adjuntan en este informe copias de los proyectos de clasificación de estas dos vías pecuarias y planos de su trazado.

La Dirección General de Carreteras, Obras Hidráulicas y Transportes de la Consejería de Obras Públicas (Toledo) se decanta en este tramo por el desdoblamiento de la actual N-400 desde Tarancón hasta Horcajada de la Torre y desde esta población hasta el final, por la alternativa B. Con respecto al trazado indica que en el posterior proyecto de construcción se deberán analizar especialmente las características funcionales y de seguridad vial de los subtramos: Enlace carretera a Tarancón-enlace Huelves, soluciones a la supresión del estrecho de Paredes, variante de Carrascosa del Campo y enlace Torrejuncillo del Rey-Horcajada de la Torre.

En la zona del puerto de Cabrejas (Puntos kilométricos 41,000 al 48,000), la solución de nueva autovía propuesta mejora en alzado la situación actual, pero no resuelve los aspectos relacionados con la vialidad invernal, ya que la rasante se sitúa por encima de los 1.100 metros, en cotas similares a las de la actual N-400.

Por último señalan que se deberán mejorar las conexiones con los núcleos de población próximos a la vía y que el proyecto de construcción, a diferencia del estudio informativo, deberá tener en cuenta la actual denominación de las carreteras autonómicas.

El Servicio del Agua de la Delegación de Agricultura y Medio Ambiente de Cuenca informa que las alternativas C y B afectarían, respectivamente,

a poblaciones de nutria de los ríos Záncara y Cigüela y que la alternativa B discurre por una zona de importancia para las aves esteparias; por otro lado, la alternativa A discurre por un terreno de orografía complicada, por lo que el impacto paisajístico puede resultar grave.

Con respecto a las vías pecuarias, adjunta planos de la zona de proyecto en los que refleja las cañadas reales de Los Chorros, Rodrigo Ardaz, Beteta, Molina y Jábaga y las coladas o carreras de las Cuatro Onzas y de la Pesquera, así como los puntos de posible afección que pueden generar sobre ellas las distintas alternativas planteadas.

El desdoblamiento de la N-400, a su paso por el estrecho de Paredes con las construcción de dos viaductos y dos túneles, afectaría a las dos márgenes de este recurso geomorfológico de interés regional, produciendo además grandes desmontes y terraplenes con un balance de tierras descompensado que requeriría la creación de importantes vertederos. Al igual que otras alegaciones referidas anteriormente, señala también la posible afección de esta alternativa a los montes de utilidad pública números 155, 156 y 130, a la vegetación de «*pinus nigra*» y «*quercus faginea*» del puerto de Cabrejas y a las poblaciones del Torpillo de Cabrera en los valles del arroyo Prado Coliguilla y del río Cigüela.

La S.G. de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento (Madrid) indica con respecto a este tramo que la solución propuesta cruza en el punto kilométrico 55,700 la línea ferroviaria Aranjuez-Cuenca-Utiel, por lo que deberá asegurarse que la autovía no invada la zona de servidumbre de esta línea y que el gálibo de la estructura se ajuste a la normativa correspondiente de RENFE.

La Plataforma Cívica por Cuenca (Cuenca) se manifiesta en contra de la alternativa B y en favor del desdoblamiento de la N-400, añadiendo que es conveniente que la autovía no muera en Cuenca sino que debe contemplarse la conexión con la N-420.

Don Francisco Javier González García (Cuenca) estima que la solución más beneficiosa para este tramo es el desdoblamiento de la N-400 y que para la entrada en Cuenca se conecte con la circunvalación, lo que solucionaría los problemas de dos puntos en la actualidad altamente peligrosos: El nudo de la N-400 con la circunvalación y el nudo de la carretera Cuenca-Alcázar de San Juan.

El Ayuntamiento de Horcajo de Santiago (Cuenca) propone que de Maqueda hasta la A-3, se adopte la alternativa denominada desdoblamiento sur y para el tramo que ahora se evalúa se adopte la alternativa B con inicio en el punto kilométrico 110 de la Autovía de Levante (A-3) hasta enlazar en Horcajada de la Torre con la N-400 y desde este punto hasta Cuenca, la alternativa A/B.

El Ayuntamiento de Campos del Paraíso (Cuenca) considera que la mejor solución para el tramo Cuenca-Tarancón es el desdoblamiento de la N-400 o un nuevo trazado paralelo, debiendo tener en cuenta que la Alcarria debe disponer de una vía directa de comunicación con esta autovía, proponiendo para ello un enlace en Carrascosa del Campo a través de la carretera comarcal CM-310.

La Granja Escuela El Colmenar (Cuenca) apoya la alternativa A para el subtramo Tarancón-Carrascosa del Campo, por estimar que mejoraría el crecimiento económico y cultural de la zona, además de ser la de menor coste económico y ambiental.

El Ayuntamiento de Huete (Cuenca) considera que para no dejar aislada a la comarca de la Alcarria, la autovía debe pasar por Carrascosa del Campo, rechazando por tanto la alternativa B.

El Ayuntamiento de Tarancón (Cuenca) manifiesta su apoyo a la alternativa Desdoblamiento considerando que es de vital importancia para esta población la conexión del tramo anterior de esta autovía con la N-400.

El Ayuntamiento de Barajas de Melo (Cuenca) propone que la entrada a Tarancón se realice por la parte norte (entre Tarancón y Belinchón), discuriendo después hacia la población de Huete y desde aquí hasta Cuenca con trazado similar al del ferrocarril.

El Ayuntamiento de Uclés (Cuenca) apoya la alternativa que discurre por Corral de Almaguer, Horcajo de Santiago, Villarrubio y Carrascosa del Campo, por estimar que mejoraría el crecimiento económico y cultural de la zona, además de ser la de menor coste ambiental.

El Ayuntamiento de Villar de Olalla (Cuenca) manifiesta que la alternativa C, que discurre por el sur de esta población, afectaría en buena parte a tierras de ragadío y huertas familiares y generaría un incremento considerable del nivel de ruido en el núcleo urbano.

El Ayuntamiento de Cuenca estima que el corredor definitivo por la actual N-400 parece el más lógico para mantener un equilibrio de comunicaciones entre las distintas comarcas de la zona; sugiere que en el acceso a Cuenca deberían también resolverse las conexiones con la N-320, con la N-420 y con la circunvalación, así como abordar la duplicación de ésta hasta su cruce con la N-420.

La Diputación Provincial de Cuenca asume y reitera lo ya expuesto por el Ayuntamiento.

Los Ayuntamientos conqueses de La Peraleja, Valdecolmenar de Abajo, Valdeolivas, Villaconejos de Trabaque, Villanueva de Guadamajud, Buendía, Cascueña, Priego y Tinajas y la Asociación Ceder de la Alcarria Conquese remiten idéntica alegación, en la que manifiestan en favor de que la autovía pase por Carrascosa del Campo, al tiempo que rechazan la alternativa B desde Horcajada de la Torre hasta Villasviejas, ya que limitaría el desarrollo económico de la provincia.

4055

RESOLUCIÓN de 26 de enero de 1999, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la CN-630, tramo: León-Zamora, subtramo: Zamora (Norte), Zamora (Sur) (Zamora), de la Dirección 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, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en los Reales Decretos 839/1996, de 10 de mayo, y 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las Delegaciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha de 28 de mayo de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, la Memoria-resumen del tramo León-Zamora de la CN-630, consistente en la orden de estudio informativo, con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Ordenación y Coordinación 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 7 de septiembre de 1990, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió una parte del estudio informativo, consistente en el subtramo Zamora (Norte), Zamora (Sur), y el estudio de impacto ambiental de ese subtramo, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 10 de febrero de 1997 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Zamora» con fecha 19 de febrero de 1997, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 4 de septiembre de 1997 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 y resultado de la información pública.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

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

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento, con fecha 29 de octubre de 1997 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental comunicó a la Dirección General de Carreteras los aspectos en que el estudio de impacto ambiental debía ser completado.

Con fecha 6 de marzo de 1998 la Dirección General de Carreteras aportó la información solicitada.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación 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 de su 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 CN-630, tramo: León-Zamora, subtramo: Zamora (norte), Zamora (Sur) (Zamora).

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación contenida en el expediente, se considera que puede ser ambientalmente viable el desarrollo de la alternativa propuesta por el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental. El proyecto de construcción que desarrolle la solución elegida, así como su ejecución y explotación, deberá observar las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y deberá cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado

El trazado de la alternativa propuesta, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, deberá adaptarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

Entre los puntos kilométricos 60 y 62, aproximadamente, se ajustará la traza con objeto de alejar el trazado propuesto pro el estudio informativo de la confluencia de los ríos Valderaduey y Duero, y evitar así la afección directa a las formaciones de ribera del río Duero.

El diseño de los viaductos sobre los ríos Valderaduey y Duero deberá evitar la ubicación de pilas en las zonas ocupadas por vegetación de ribera.

2. Protección y conservación de los suelos

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con el objeto de minimizar la ocupación de suelo. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Las anteriores medidas se extremarán entre los puntos kilométricos 57,500 y 67,500, aproximadamente, donde el trazado previsto intercepta zonas agrícolas de clase I, calificadas como suelo especialmente protegido por su valor agrícola según el PGOU de Zamora.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones, cuya altura deberá definirse en el pliego de condiciones técnicas particulares del proyecto de construcción, de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización. En el proyecto de construcción se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

3. Protección del sistema hidrológico

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre ríos, arroyos y barrancos. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, si no sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos.

En ningún caso los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

4. Permeabilidad territorial y protección de la fauna

El proyecto de construcción incorporará la reposición de las vías pecuarias del cordel de Villalpando, cordel de Arcenillas, cordel de Villaralbo por Veguillas, cordel de Villaralbo (Las Lagunas), cordel de Valseboso y cordel de Rioseco de forma que se garantice el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél.