

## ANEXO IV

## Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

## a) Alegaciones de Corporaciones y Organismos:

Generalidad de Cataluña:

Departamento de Gobernación. Gerencia de Protección Civil.  
Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (D.P.T. y O.P.):Dirección General de Urbanismo.  
Dirección General de Carreteras.  
Dirección General de Transportes.  
Junta de Aguas.Consejería de Industria y Energía.  
Departamento de Cultura. Dirección General del Patrimonio Cultural.  
Ayuntamiento de Martorell.Ayuntamiento de Castellbisball.  
Ayuntamiento de Corbera de Llobregat.  
Ayuntamiento de Abrera.  
Ayuntamiento de Pallejá.  
Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat.  
Ayuntamiento de Vicenç dels Horts.  
Ayuntamiento de Sant Andreu de la Barca.  
Ayuntamiento de Sant Joan Despí.  
Ayuntamiento de Molins de Rei.  
Consell Comarcal del Baix Llobregat.Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario (MOPT).  
Renfe.

## b) Alegaciones de colectivos:

Junta de Compensación del polígono industrial «San Vicente», de Castellbisball.

Junta de Compensación del polígono industrial «Aquiberia», de Castellbisball.

Junta de Compensación de los polígonos industriales de «San Francisco», «Can Pelegri» y «Acisa», de Castellbisball.

Junta de Compensación del polígono industrial «San Francisco», de Castellbisball.

Sociedad de Cazadores de Abrera.

Sección Sindical Estatal del «Grupo Solvay &amp; Cie., Sociedad Anónima». DE.PA.NA., y en su nombre y representación don Miquel Rafa Fornelles.

Colectivo de Vecinos de Can Bros (Josep Vila Ros y 22 firmas más).

Colectivo de Agricultores de Sant Vicenç dels Horts.

Unió de Pagesos de Pallejá, y en su nombre y representación don Josep Puigventós i Montmany.

Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del río Llobregat.

## c) Alegaciones de Empresas:

Empresa «Pahi, Sociedad Limitada», representada por don Francisco Figueras Solvado.

«Hidroeléctrica del Cadí, Sociedad Anónima».

«Navanor Barcelona, Sociedad Anónima».

«Fomento Agrícola y Ganadero, Sociedad Anónima» (FAGSA); «Can Pous Agrícola y Ganadera, Sociedad Anónima» (CAN POUS); «Servicios Industriales Hostal del Pi, Sociedad Anónima» (SIHPISA); «Fomento de Explotaciones de Cantgros, Sociedad Anónima» (FOEXCA), y «Fomento de Inversiones y Crédito, Sociedad Anónima» (FINCRESA).

Empresa «Van Leeuwen, Tubos España, S. A. E.».

«Camps».

Empresa «Metropolitana de Saneament, Sociedad Anónima» (EMSSA).

Empresa «Solvay &amp; Cie., Sociedad Anónima».

Empresa ACESA («Autopistas Concesionaria Española, Sociedad Anónima»).

## d) Alegaciones de particulares:

Don Jaime Pascual Casanovas.

Don Juan Valls i Subirana.

Don Mariano Lebrero Martínez.

Doña Amparo Estrich Centellas.

Don José Antonio Ferrer Poudevida.

Don Juan Margarit Barba.

Don Francisco Sorribas Canals.

Don Pedro Camprobi Garrido.  
Don Eudaldo Coral Serra.  
Doña Inocencia Archs Esplugas.

## Aspectos más significativos de las alegaciones

Se indica que las avenidas del río Llobregat pueden afectar especialmente en la zona inicial del proyecto, por lo que se sugiere estudiar los efectos que se producirían tras el encauzamiento, en caso de máxima avenida, para poder garantizar el desagüe de las rieras tributarias. En esta zona, se solicitan medidas de protección para el Parque de Bomberos de Martorell y la industria «Solvay».

Se pide que sea estudiado el impacto que el dragado y la canalización de la margen derecha del río Llobregat producirá sobre la zona de recarga natural de los acuíferos de la cubeta de San Andrés y del Delta del Llobregat.

Se reclama la preservación de los pozos de captación de agua potable del municipio de Corbera de Llobregat, dado que resultarán afectados por la ejecución del proyecto.

Se pide la conservación de la denominada «Torre Fossada», o Torre del Telégrafo, en el municipio de Castellbisball, afectada por el proyecto. La citada torre está protegida por la disposición adicional segunda de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.

El municipio de Pallejá alega el impacto visual producido por las dimensiones y el gran desmonte a realizar en el enlace proyectado en la zona de la autovía, N-II y el ferrocarril. Asimismo señala el impacto acústico que sufrirá el casco urbano, la afección a pozos de extracción de agua, colectores, oleoducto y rieras, entre las que se destaca el «Torrent dels Ases».

El trazado de la autovía afecta directamente a los colectores generales del Sistema 7 del Plan especial de Saneamiento Metropolitano y zona próxima a la depuradora de aguas residuales del municipio de San Feliu de Llobregat.

Se señala la pérdida en terrenos agrícolas por la eliminación de huertas, como consecuencia del dragado del río, en Sant Vicenç dels Horts y Pallejá, alegando, además, que el estudio de impacto ambiental infravalora la realidad de este impacto.

La barriada de Can Bros resulta afectada por la ejecución de esta obra, ya que las alternativas I y III la segregan del resto de Martorell produciendo un impacto de aislamiento y la alternativa II discurrirá muy próxima al núcleo urbano, provocando impacto acústico.

El trazado elegido rompe la continuidad de las fincas agrícolas y destruye muchas de éstas; se producirá, además, la destrucción total e irreversible del espacio fluvial sin posibilidad de recuperación posterior de sus potencialidades ecológicas. El río Llobregat quedará encerrado entre dos autopistas, suponiendo la ruptura definitiva entre ecosistemas y ambientes de la zona del valle bajo del río.

Como respuesta a la alegación referente a la pérdida de terrenos agrícolas y al encierro del río entre dos autopistas, la Dirección General de Carreteras manifiesta que la alternativa de trazado por la margen izquierda del río es inviable técnicamente y contraria al planeamiento urbanístico vigente.

4287

RESOLUCION de 29 de diciembre de 1992 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. Carretera N-III de Madrid a Valencia. Tramo: Montalbo (Cuenca)-Utiel (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 Estudio Informativo de la Autovía Madrid-Valencia. Carretera N-III, de Madrid a Valencia. Tramo: Montalbo (Cuenca)-Utiel (Valencia), de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 29 de diciembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

**Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo de la Autovía Madrid-Valencia. Carretera N-III, de Madrid a Valencia. Tramo: Montalbo (Cuenca)-Utiel (Valencia), 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, 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 23 de octubre de 1989, a la Dirección General de Política Ambiental, como «Memoria resumen» para iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, documentación relativa al Estudio Informativo y al Estudio de Impacto Ambiental ya redactados.

El objeto de este estudio informativo es la definición del tramo de autovía entre Montalbo y Utiel.

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 19 de enero de 1990, 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, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 6 de noviembre de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 13 de octubre de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

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 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 autovía Madrid-Valencia. Carretera N-III, de Madrid a Valencia. Tramo: Montalbo (Cuenca)-Utiel (Valencia).

*Declaración de Impacto Ambiental*

Examinada la documentación presentada, se considera que la alternativa tres, de las cinco presentadas, es la que resulta más favorable desde el punto de vista ambiental, estableciéndose por la presente declaración, para que el proyecto pueda ser considerado ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. Permeabilidad territorial.—Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará, mediante las actuaciones necesarias, el acceso al nivel actual, como mínimo, a todos los caminos y vías pecuarias, canales y acequias interceptadas.

2. Protección del sistema hidrológico.—Con objeto de mantener inalteradas las características de los cauces de los ríos Júcar, Valdemembra y Cabriel, así como las demás líneas de drenaje cruzadas por la autovía, no se verterán materiales ni se localizarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que se pueda afectar al sistema fluvial.

En particular, en la construcción de los puentes sobre los mencionados ríos Júcar, Valdemembra y Cabriel, se tendrá en cuenta que la franja de afección se mantenga en los límites de ocupación de la calzada, con objeto de minimizar la afección a la vegetación de ribera.

Para evitar afecciones a los acuíferos en las zonas en que la traza atraviesa las áreas karstificadas localizadas en las inmediaciones de los ríos Júcar y Cabriel, se procederá a:

- a) No situar en la zona maquinaria ni materiales de ninguna clase.
- b) Vigilar continuamente que no se produzcan vertidos de ningún tipo.
- c) Diseñar las obras necesarias para que las aguas procedentes de la escorrentía de la lluvia no se vean desviadas de sus actuales pasos por las zonas de recarga de los acuíferos.
- d) Diseñar medidas para evitar el riesgo de penetración en los acuíferos de contaminantes procedentes de posibles accidentes del transporte y de las escorrentías de la lluvia sobre la calzada.

3. Prevención del ruido.—Si bien el trazado de la nueva vía supone un alejamiento general de los núcleos de población con relación a la actual CN-III, éste pasa próximo a las siguientes zonas pobladas:

Castillejo de Iniesta, entre los puntos kilométricos 216,100 y 47,000.  
Graja de Iniesta, entre los puntos kilométricos 54,100 y 54,800.

Por ello se diseñarán y ejecutarán las medidas necesarias para conseguir que, en la explotación de la vía, los niveles máximos de inmisión sonora medidos en los límites de las zonas definidas como urbanizables en los Planes Generales de Ordenación Urbana en esta fecha, no sobrepasen los 55 dB (A) Leq. nocturnos ni los 65 dB (A) Leq. diurnos, o si el nivel de ruido fuera en la actualidad superior a esos valores, cuando este nivel sea superado en más de cinco dB (A). A este fin, previamente se realizarán mediciones para determinar los niveles de ruido de fondo en estos puntos.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental, se inferirá la necesidad de complementar las medidas de proyecto realizadas.

4. Medidas básicas para la protección del territorio en las zonas de paso del Cabriel y del Júcar.—Para la protección de los accesos, cañones, hoces e importantes valores ecológicos, geológicos y paisajísticos de estas zonas de paso se realizarán, si no hay imposibilidad técnica demostrada, las construcciones que se indican en los puntos kilométricos aproximados siguientes:

Del punto kilométrico 18,500 al 19,300, túnel.  
Del punto kilométrico 19,300 al 20,300, viaducto.  
Del punto kilométrico 20,300 al 20,500, túnel.  
Del punto kilométrico 67,500 al 69,000, túnel.  
Del punto kilométrico 69,500 al 72,000, viaducto.  
Del punto kilométrico 73,200 al 73,800, túnel.  
Del punto kilométrico 74,000 al 75,500, túnel.

Con los viaductos se evitan terraplenes de hasta 30 metros de altura, y con los túneles, desmontes de hasta 65 metros de altura.

5. Protección a la fauna.—Teniendo en cuenta lo manifestado por el ICONA y por el Grupo de Defensa y del Estudio del Entorno, Roncadell, sobre la existencia en la zona de los embalses y de las hoces de los ríos de especies protegidas, tales como nutrias y aves rapaces, y entre éstas, el águila real y el águila perdicera, se adoptarán, previa consulta con los órganos competentes de las Comunidades Autónomas de Castilla-La Mancha y de Valencia, las medidas pertinentes, tanto en la zona del Cabriel como en la del Júcar, que minimicen la posible afección de estas especies protegidas. Entre tales medidas figurará la prohibición de realizar voladuras desde primeros de febrero a últimos de junio, que es la época de nidificación y cría de dichas aves, y el diseño a nivel de proyecto, a lo largo de la vía, de los pasos necesarios que minimicen el efecto barrera a la fauna que se considere en cada zona.

6. Protección al paraje de los Cuchillos.—Dada la preocupación manifestada por la Agencia del Medio Ambiente de la Comunidad de Valencia sobre la protección al denominado paraje de los Cuchillos, que se localiza en el entorno de la presa de Contreras, y que está considerado como punto de interés científico («Lugares de interés geológico de la provincia de Valencia»); se diseñarán a nivel de proyecto, previa consulta con dicha Agencia, las medidas encaminadas a minimizar el posible impacto sobre dicho enclave geológico.

7. Protección a yacimientos arqueológicos.—Teniendo en cuenta que el Estudio de Impacto Ambiental indica la existencia de restos romanos en las proximidades de los términos municipales de Vallehermoso de la Fuente, Minglanilla y Castillejo de Iniesta, y dado que la vía Segóbriga-Cartago Nova, que desde Iniesta pasa a Campillo de Altobuey, cruzando el trazado de la autovía, se realizarán previa consulta con el órgano competente de la Junta de Castilla-La Mancha, las acciones necesarias para la protección de dichos yacimientos, además de dar paso inferior a la vía mencionada, con anchura y gálibo apropiados a las que fueron sus condiciones de utilización histórica.

8. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Se redactará un proyecto de medidas ejecutables de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, en base a lo propuesto en el capítulo 5 del Estudio de Impacto

Ambiental. El citado proyecto incluirá las medidas para la protección de los cauces de agua especialmente de los ríos Júcar, Valdembra y Cabriel, y la revegetación de taludes en desmonte y terraplén; debiéndose precisar en el mismo la delimitación de los terrenos a utilizar para situar escombreras y vertederos, tránsito de maquinaria, almacén de materiales, plantas de hormigonado, asfaltado y parque de maquinaria, así como la localización y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamo, indicando los volúmenes a extraer en cada caso.

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 con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

9. 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 el condicionado 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 Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá:

Antes de la formalización del acta de conformidad de replanteo:

Resultado de las mediciones de niveles acústicos según lo expresado en la condición 3.

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

Descripción de las actuaciones realmente ejecutadas relativas a defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 8.

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

Informes sobre los niveles sonoros alcanzados en los lugares y períodos a que se refiere la condición 3, y medidas correctoras complementarias en el caso de que los impactos reales sobrepasen lo previsto.

Informes sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 8.

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.

10. 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 de la documentación y prescripciones adicionales que esta Declaración de Impacto Ambiental establece como necesaria, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Diseño de las obras a que se refiere la condición 2, apartado c).

Diseño de las medidas a que se refiere la condición 2, apartado d).

Diseño de las medidas a ejecutar según establece la condición 3.

Proyecto de las obras a que se refiere la condición 4.

Medidas y diseños a que hace referencia la condición 5.

Diseños de las medidas a que hace referencia la condición 6.

Diseño del paso de la vía Segóbriga-Cartago Nova a que se refiere la condición 7.

Proyecto a que hace referencia la condición 8.

Madrid, 18 de diciembre de 1992.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

## ANEXO I

### Sobre el Impacto Ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
1. ICONA .....	X
2. Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha .....	X
3. Gobierno Civil de Cuenca .....	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
4. Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma Valenciana .....	X
5. Agencia de Medio Ambiente. Consejería de Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma Valenciana .....	X
6. Dirección General de Urbanismo y Vivienda en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha .....	—
7. Diputación Provincial de Cuenca .....	X
8. Diputación Provincial de Valencia .....	X
9. Ayuntamiento de Fuenterrobles .....	—
10. Ayuntamiento de Montalbo .....	—
11. Ayuntamiento de Utiel .....	X
12. Ayuntamiento de Caudete de las Fuentes .....	X
13. Ayuntamiento de Almodóvar del Pinar .....	X
14. Ayuntamiento de La Pesquera .....	—
15. Ayuntamiento de Solera de Gabaldón .....	X
16. Ayuntamiento de Valera de Abajo .....	—
17. Ayuntamiento de Vilaverde y Paraconsol .....	—
18. Ayuntamiento de Belmontejo .....	—
19. Ayuntamiento de Villares del Saz .....	—
20. Asamblea Comarcal Ecologista. Torrent (Valencia) .....	—
21. Grupo La Casa Verde. Valencia .....	—
22. Codena (Comisión de Naturaleza y Medio Ambiente) Valencia .....	—
23. Roncadell (Grupo de Defensa y Estudio del Entorno) Valencia .....	X

La respuesta del ICONA fue la siguiente: Cabe mencionar, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, la existencia en la zona de algunos espacios calificados como Areas Importantes para las Aves en el Inventario de SEO-ICBP. Entre dichas zonas se encuentran las Hoces del Cabril Medio, característica por sus poblaciones de aves de presa, y Valeria y Carboneras de Guadazaón, por las aves estepáricas.

Los aspectos más relevantes contenidos en las restantes respuestas son:

La Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha indica que deberá preverse la eventual atención a bienes culturales ya que en esta zona se encuentran yacimientos neolíticos y del bronce, como Cabeza de Moya, en Enguidanos; poblados ibéricos y celtibéricos como Buenahe o Barchín del Hoyo, o los importantes restos de la ciudad romana de Valeria. Por tanto, aconseja consultar el inventario del Patrimonio Histórico-Artístico de la Consejería de Educación y Cultura, y, si fuera necesario, una previa prospección arqueológica de la zona.

La Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Valencia considera que el trazado más adecuado, para salvar diversos obstáculos, parece ser el actual de Contreras. No obstante, indica que cualquiera que sea la solución propuesta convendría tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

1. Todos los materiales de la autovía que discurran sobre materiales karstificados (aflorescimientos de calizas y dolomías en general) deberían tener impermeabilizadas sus cunetas y canalizadas éstas hacia balsas de retención, con el fin de evitar la contaminación de los acuíferos en caso de producirse accidentes de tráfico o vertidos fortuitos en los que se viesen afectados camiones cisternas o de cualquier tipo de mercancía peligrosa o tóxica. Esta probabilidad resulta relativamente elevada debido a la densidad y características del tráfico rodado soportado por esta vía de comunicación.

2. Dado que en el entorno de la presa de Contreras se localiza el paraje de Los Cuchillos, catalogado como punto de interés científico («Lugares de interés geológico de la provincia de Valencia», Diputación Provincial) y visibles desde el actual trazado de la carretera N-III, se propone la consideración de medidas encaminadas a minimizar el impacto negativo sobre dicho enclave geológico y a la vez contemplar la posibilidad de favorecer su observación dado el carácter didáctico que presenta.

El Grupo de Defensa y Estudio del Entorno (Roncadell) sugiere que la autovía se desvíe desde Utiel a Camporrobles, Enguidano y Motilla del Palancar para evitar el pantano de Contreras.

Como datos a tener en cuenta, señala los siguientes:

En la cola del embalse de Contreras se reproducen al menos dos parejas de águila real, una de águila perdicera y dos de halcón peregrino, quedando cerca dos parejas de águila perdicera y una de búho real (*Bubo bubo*). Para estas tres últimas habría que conocer exactamente el futuro trazado para determinar convenientemente el posible efecto sobre ellas. En la zona del río Gritos se atraviesa el territorio de una pareja de águilas perdiceras, quedando próximas dos parejas de halcón peregrino, una de alimoche (*Neophron peronopterus*), dos de búho real y próxima una de águila real. Las dos zonas mencionadas están incluidas, por su elevado valor natural, en el catálogo de espacios protegibles de Castilla-La Mancha.

Además hay que tener en cuenta que la zona de Contreras quedó integrada con el número 076 y denominación «Hoces del Cabriel Medio» en el inventario de Áreas Importantes para las Aves en Europa, elaborado por la Sociedad Española de Ornitología (SEO) y el International Council for Birds Preservation (ICBP). El núcleo de Contreras y proximidades es de máxima concentración de águilas perdiceras en la provincia de Cuenca.

El águila perdicera es un ave muy escasa en Europa. En la zona también encontramos una importante población de águila real. Ambas especies son consideradas raras en nuestro país, según la Lista Roja de los Vertebrados de España del ICONA elaborada en 1986.

Entre las especies protegidas del área destacaremos también la nutria (*Lutra lutra*), considerada vulnerable según la citada Lista Roja de los Vertebrados de España.

La alternativa más respetuosa con el entorno y a la vez más coherente sería la que, aprovechando y mejorando el actual trazado de la N-III, evite las travesías urbanas por las que discurre en el presente. Las zonas más conflictivas de este trazado, que podría denominarse «actual con mejoras», son, sin ningún género de dudas, los pasos por los embalses de Alarcón y Contreras, pues como hemos dicho, tanto las hoces del Júcar como las del Cabriel en Contreras son de un gran valor ecológico.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto

El proyecto consiste en la definición de una autovía entre las localidades de Montalbo (Cuenca) y Utiel (Valencia).

Para ello, el Estudio Informativo ha establecido cinco soluciones denominadas alternativa 1, alternativa 2, alternativa 3, alternativa 4 y alternativa 5.

La alternativa 1 se inicia cerca del punto kilométrico 130 de la actual carretera N-III (en proceso de conversión en autovía hasta Honrubia), en el estrecho de Villares, girando hacia el norte, hasta la llanura situada al este de Zancara desde donde toma la dirección oriental, pasando por los términos municipales de Villarejo-Periesteban, San Lorenzo de la Parrilla y Mota de Altarejos, cruzando la dirección de la Parra de Las Vegas, Valeria de Arriba, Olmeda del Rey, Chumillas, Solera de Gabaldón, Almodóvar del Pinar, Paracuellos, Huércenes y zona del embalse de Batamejo, donde el trazado se desarrolla por la cola del embalse de Contreras, cruzando los ríos Cabriel, San Martín y Narboneta, hacia la Cañada, y luego hacia Camporrobles y Fuenterrobles, enlazando con la CN-III, cerca del punto kilométrico 260, en el cruce con la carretera a Venta del Moro, antes de llegar a Caudete de las Fuentes y Utiel. Su longitud es de 129 kilómetros.

La alternativa 2 se inicia en el mismo punto que la anterior, siguiendo el mismo trazado hasta Mota de Altarejos, donde se separa de ella cruzando por la zona de El Castillar y siguiendo a Valdeganza, desde donde toma dirección sureste para evitar los desfiladeros de Tórtola, dirigiéndose hacia el Puerto de Tórdiga, por la zona del arroyo del Santo y Las Hontanillas. Desde el puerto, sigue por la zona de Navarramiro hasta Monteagudo de las Salinas, y de aquí a Arguisuelas, coincidiendo desde aquí hasta el final con las alternativas 4 y 5, cruzando el río Guadazaón, y siguiendo luego un trazado próximo a la carretera Cuenca-Utiel, pasando por los términos municipales de Cardenete, Villora, Mira y Camporrobles, coincidiendo desde aquí hasta el final en la alternativa 1. Su longitud es de 137 kilómetros.

La alternativa 3 se inicia en Honrubia aprovechando la ya construida autovía desde Montalbo a Honrubia desde donde la autovía de Levante toma dirección hacia La Roda. La continuación hacia Valencia requiere el desdoblamiento hasta las proximidades del embalse de Alarcón, donde comienza un nuevo trazado aguas abajo de la presa, cruzando el río Júcar al sur del pueblo de Alarcón, continuando con un trazado más o menos paralelo a la CN-III, al sur de Motilla del Palancar, Castillejo de Iniesta, Graja de Iniesta y Minglanilla. Sigue al sur del embalse de Contreras, accede a la llanura de Villagordo del Cabriel y enlaza con la CN-III en el cruce de ésta con la carretera a Venta del Moro. Su longitud es de 88 kilómetros.

La alternativa 4 se inicia en el mismo punto de la alternativa 1, coincidiendo con ésta hasta la llanura situada al este de Zancara de Zancara, desde donde toma dirección noreste hacia Poveda de Obispalía, siguiendo por los términos municipales de Villarejo-Seco y Barbalimpia, y cruzando el Júcar por la zona de Egidillo, para continuar luego por los términos municipales de Villar de Olalla, Arcas, Fuentes, Puerto del Rocho, Carboneras, llegando a las proximidades de la estación de Arguisuelas, desde donde coincide con la alternativa 2, hasta el final del trazado en el punto kilométrico 260 de la CN-III. Su longitud es de 144 kilómetros.

La alternativa 5 se inicia a ocho kilómetros de Tarancón, en la desviación hacia Tribaldos y Uclés, pasando por los términos municipales de Rozalén del Monte, Carrascosa, Torrejoncillo y Villarejo sobre huerta, para tomar luego el valle del río Zancara por el que sube hasta el puerto de la Carrasquilla, desviándose posteriormente hacia Hortizuela desde donde coincide con la alternativa 4 hasta el final. Su longitud es de 175 kilómetros.

El estudio informativo selecciona como opción más recomendable la denominada alternativa 4.

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

#### Contenido

El estudio desarrolla, salvo el documento de síntesis, los seis epígrafes exigidos por el Reglamento.

Describe las características de los diferentes factores ambientales locales de forma adecuada.

Señala que el clima de la zona, de temperaturas extremadas, es frío en invierno y algo caluroso en verano, resultando el número de días de helada muy alto. La precipitación, entre 500 y 700 milímetros anuales, es principalmente en forma de lluvia, aunque se producen en torno a diez días de nieve.

Indica que la hidrología de la zona está formada principalmente por el río Júcar y sus afluentes los ríos Valdemembra y Cabriel, a los cuales vierten sus aguas, entre otros, los ríos Laguna, Guadazaón, Villora y Mira, así como una serie de arroyos de menor entidad.

En la zona se encuentran acuíferos en profundidad, ligados a niveles granulares o a formaciones fisurizadas, y algunas zonas propensas a eventuales encharcamientos.

El estudio realiza una clasificación de la vegetación en diversos tramos, compuesta por encinares, rebollares, sabinars, matorrales, pinares y pastizales con o sin arbolado.

Describe una llamada «tipología de paisajes» de las distintas alternativas; indicando que la alternativa 1 tiene un paisaje rural, constituido por cultivos de secano y un paisaje natural de matorral y pinos en el cruce con el río Júcar. La alternativa 2 ofrece terrenos ondulados y dominados por el paisaje natural con masas de vegetación arbórea, especialmente con coníferas. La alternativa 3 tiene una topografía llana o ligeramente ondulada, salvo en las proximidades de los embalses de Alarcón y Contreras, donde se señala la presencia de masas de frondosas, y un paisaje rural con abundante presencia de viñedo alternando con cultivos de secano y algún olivar de escasa densidad. La alternativa 4 presenta amplia variedad de cultivos, con una gran masa de pinos alternando con frondosas. La alternativa 5 tiene grandes espacios de labor intensiva, abundancia de coníferas y matorral.

El estudio señala que el carácter faunístico del área se encuentra definido por un ámbito principalmente mediterráneo, y distingue las siguientes áreas generales: Área de Valeria de Arriba y Abajo (alternativa 1), con presencia y modificación de la Alondra de Dupont; área de Carboneras de Guadazaón (alternativas 4 y 5), que mantiene poblaciones nidificantes de estas mismas aves; Hoces del Cabriel Medio (alternativa 3), con presencia del águila real y águila culebrera; Hoces del Júcar (alternativa 3), donde también existen aves rapaces.

Incluye también el estudio, un fichero de áreas de interés singular con indicación de la flora y la fauna de cada una de ellas. Estas áreas son: Las Valerías (alternativa 1); Hoz de Valdeganza (alternativa 2); Sierra de Zafra (alternativa 4); Encinar de Huesa (alternativa 4); Estepas de Guadazaón ((alternativas 2 y 4); Las Torcas de los Palancáres y Cañada del Hoyo (alternativa 4); embalse Contreras (alternativas 1, 3 y 4); puerto de Rocho y Tórdiga (alternativas 2 y 4); embalse de Alarcón (alternativa 3) y Barbalimpia (alternativas 2, 4 y 5).

El estudio indica la existencia de yacimientos arqueológicos en todas las alternativas, consistentes en vestigios del Paleolítico, Edad del Bronce y época romana, señalando que la alternativa 3, en Castillejo de Iniesta,

deberá atravesar la vía Segóbriga-Cartago Nova, que desde Iniesta pasa hacia Campillo de Altobuey.

Señala el estudio que los impactos significativos son:

Desmontes y terraplenes en gran parte del recorrido de las alternativas 1 y 2; en las zonas de los embalses de Alarcón y Contreras, en la alternativa 3, y en bastante recorrido de las alternativas 4 y 5.

Voladuras en todas las alternativas.

Ocupación de terreno con vegetación natural en bastante recorrido de las alternativas 1, 2, 4 y 5, y en algunas zonas de la alternativa 3.

Perturbaciones del tráfico sobre la fauna a lo largo de bastante recorrido de las alternativas 1 y 2, y en algunas zonas de las alternativas 3, 4 y 5.

Afección a yacimientos arqueológicos en todas las alternativas.

Análisis de contenido

El estudio describe con detalles las características de todas las alternativas.

Hubiese sido conveniente reflejar las distintas alternativas con una cartografía más detallada, y, en particular, un mapa hidrológico e hidrogeológico menos esquemático.

Contempla la recuperación de vías pecuarias afectadas, pero no indica cuáles son.

La identificación de impactos es correcta, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento. Se lleva a cabo mediante una matriz de doble entrada para cada solución.

El estudio señala, en su apartado 3, una valoración numérica en la que se contemplan factores ambientales y otros que no lo son, dando como resultado global una clasificación de mayor a menor puntuación, indicando que el mayor valor significa mayor calidad.

La clasificación que presenta es la siguiente:

- Alternativa 4: 418,7 puntos.
- Alternativa 5: 354,2 puntos.
- Alternativa 2: 272,5 puntos.
- Alternativa 3: 257,6 puntos.
- Alternativa 1: 250,2 puntos.

Pero en cualquier caso, sumando los factores ambientales por un lado y los no ambientales por otro, la alternativa 4 tiene siempre más puntuación que la alternativa 3. Sin embargo, el estudio, en su apartado 4, hace una valoración cualitativa indicando que la alternativa más favorable desde el punto de vista medioambiental es la alternativa 3, que es lo que esta evaluación considera.

Las medidas correctoras y el programa de vigilancia ambiental pueden considerarse como aceptables.

No incluye documento de síntesis.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes

Alegaciones de Organismos:

Ayuntamientos de Abia de la Obispalía, de Villarejo de Periesteban, de Carboneras de Guadazaón, de Motilla de Palancar, de Mira, de Zafra de Zancara, de Reillo, de Yémeda, de Paracuellos de la Vega, de Almodóvar del Pinar, de Cardenete, de Arguisuelas, de Honrubia, de Fuentes y de Villar de Olalla, de Cuenca y de Villares del Saz.

Confederación Hidrográfica del Júcar.

Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad Valenciana.

Diputación de Valencia.

Alegaciones particulares:

Don Fernando Navarro Gasso y 17 personas más, todos ellos vecinos de Cardenete.

Don Juan Ramos Herraiz y dos personas más, todos ellos vecinos de Arguisuela.

Don Mario Martínez de la Osa y 62 personas más, todos ellos vecinos de Villar de Olalla.

«El Señorío de la Atalaya, Sociedad Anónima».

Alegaciones fuera de plazo:

- Ayuntamientos de las Valeras, de Minglanilla y de Cañada-Juncosa.
- Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha.
- Federación de Asociaciones de Empresarios Conquenses.

Los aspectos medioambientales más significativos mencionados en las alegaciones son:

La Diputación Provincial de Valencia considera que debe optarse claramente por la solución 3, por ser, entre otros asuntos, la que menos kilómetros de bosque afecta y la que menos cursos importantes de agua corta.

Don Mario Martínez de la Osa y 62 personas más, todos ellos vecinos de Villar de Olalla, se muestran conformes con la alternativa 4, seleccionada por el estudio informativo, solicitando una desviación del trazado hacia el sur en una distancia de, al menos, dos kilómetros, con objeto de salvaguardar las tierras agrícolas de la vega que, según indican, son vitales para la economía del pueblo.

Un grupo de personas integrantes de «El Señorío de la Atalaya, Sociedad Anónima», solicitan la realización de la solución 3, por considerar que la alternativa 4 impacta de manera significativa a los importantes bosques de pinar autóctono de Cuenca y al área de reservas de aves del Guadazaón.

4288

RESOLUCION de 20 de enero de 1993, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan exámenes y pruebas de aptitud para la obtención de los títulos de Capitán, Piloto de segunda, Jefe de Máquinas, Oficial Radioelectrónico de primera y segunda clase de la Marina Mercante.

De conformidad con lo establecido en el Real Decreto 2061/1981, de 4 de septiembre («Boletín Oficial del Estado» número 18), sobre títulos profesionales de la Marina Mercante; Orden de 18 de octubre de 1989 («Boletín Oficial del Estado» número 30), que establece la prueba de aptitud para la obtención de los mismos, así como la Orden de 31 de mayo de 1991 («Boletín Oficial del Estado» número 152), por la que se regula el calendario final de exámenes para la obtención de títulos profesionales del extinguido plan de estudios de 1964.

Esta Dirección General ha resuelto convocar exámenes y pruebas de aptitud para la obtención de los títulos de Capitán, Piloto de segunda, Jefe de Máquinas, Oficial de Máquinas de segunda clase y Oficial Radioelectrónico de primera y segunda clase de la Marina Mercante. Los exámenes de Piloto de segunda clase, Oficial de Máquinas de segunda clase y Oficial Radioelectrónico de segunda clase de la Marina Mercante, de conformidad con el calendario establecido en la Orden de 31 de mayo de 1991, únicamente se realizarán para alumnos del plan vigente. Estos exámenes se desarrollarán de acuerdo con las normas establecidas en dichos preceptos legales y con sujeción a las siguientes bases de convocatoria:

Primera.—Los interesados en participar en los exámenes convocados, formularán solicitud al efecto (modelo instancia anexo), dirigida al Presidente del Tribunal de exámenes para la obtención de titulaciones profesionales de la Marina Mercante y la presentarán en el Registro de esta Dirección General, calle Ruiz de Alarcón, 1, 28071 Madrid, o en las Escuelas Superiores de la Marina Civil, recogidas, expresamente, en esta Resolución, donde deseen examinarse, bien directamente, o bien, a través de cualquiera de las modalidades previstas en el artículo 66 de la Ley de Procedimiento Administrativo.

Segunda.—A esta solicitud se acompañará:

- a) Una fotografía reciente del interesado, semejante a las exigidas para el documento nacional de identidad, en cuyo dorso se hará constar su nombre y apellidos.
- b) Una fotocopia compulsada del documento nacional de identidad, que preferiblemente incluirá en una sola cara el anverso y reverso del mismo.
- c) Documentación acreditativa de reunir los requisitos exigidos en los artículos 2 al 4 del Real Decreto 2061/1981, de 4 de septiembre, para la obtención de cada una de las titulaciones convocadas.

A estos efectos, el cómputo del tiempo de embarque que se establece en el mismo se realizará conforme a lo prescrito en el artículo 60.2 de la vigente Ley de Procedimiento Administrativo.

d) Justificante del abono de los derechos de examen correspondientes, cuya cuantía asciende a 8.550 pesetas y que serán ingresadas en la cuenta corriente número 11.401.941 de la Caja Postal de Ahorros, especificando «Pruebas para la obtención de títulos profesionales de la Marina Mercante».