

ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía, cuyo pronunciamiento es del siguiente tenor:

«Fallamos: Que desestimando el presente recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Letrado don Ricardo Duque Lucas, en nombre y representación de don Javier Duque Lucas, contra la Resolución de 30 de noviembre de 1990, de la Dirección General de Planificación Sanitaria confirmada en reposición por acuerdos del mismo órgano de 30 de mayo de 1991, debemos declarar y declaramos que las mentadas resoluciones se encuentran ajustadas a derecho.

No ha lugar a hacer especial pronunciamiento sobre las costas causadas en esta instancia.»

Asimismo se certifica que contra la referida sentencia se interpuso por el recurrente recurso de casación el cual fue resuelto por la Sala Tercera —Sección Tercera— del Tribunal Supremo en sentencia de 11 de septiembre de 1996, desestimando el recurso.

Lo que digo a V. I. a los efectos de lo dispuesto en el artículo 103 de la vigente Ley reguladora de la Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo.

Madrid, 13 de febrero de 1997.—P. D. (Orden de 2 de noviembre de 1994, «Boletín Oficial del Estado» del 4), el Subsecretario, Enrique Castellón Leal.

Ilmo. Sr. Subsecretario de Sanidad y Consumo.

**4827** *ORDEN de 13 de febrero de 1997 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por el Tribunal Superior de Madrid en el recurso contencioso-administrativo número 661/1994, interpuesto por doña María del Carmen Valls León.*

Para general conocimiento y cumplimiento en sus propios términos se publica el fallo de la sentencia firme dictada con fecha de 1 de octubre de 1996 por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Sección Séptima) en el recurso contencioso-administrativo número 661/1994, promovido por doña María del Carmen Valls León, contra resolución expresa de este Ministerio, desestimatoria de la pretensión de la recurrente de que la cuantía de todos los trienios que tiene reconocidos sea la correspondiente al grupo al que actualmente pertenece cuyo pronunciamiento es del siguiente tenor:

«Fallamos: Que desestimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por doña María del Carmen Valls León contra la resolución denegatoria de abono de todos sus trienios en la cuantía correspondiente al grupo al que actualmente pertenece, debemos declarar y declaramos que dicha resolución es conforme a derecho; sin imposición de las costas del proceso.»

Lo que digo a V. I. a los efectos de lo dispuesto en el artículo 103 de la vigente Ley reguladora de la Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo.

Madrid, 13 de febrero de 1997.—P. D. (Orden de 2 de noviembre de 1994, «Boletín Oficial del Estado» del 4), el Subsecretario, Enrique Castellón Leal.

Ilmo. Sr. Secretario general técnico del Departamento.

**4828** *ORDEN de 13 de febrero de 1997 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el recurso contencioso-administrativo número 2.080/1994, interpuesto por don Miguel Hernández Barrueco.*

Para general conocimiento y cumplimiento en sus propios términos se publica el fallo de la sentencia firme dictada con fecha de 18 de septiembre de 1996 por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Sección Séptima) en el recurso contencioso-administrativo número 2.080/1994, promovido por don Miguel Hernández Barrueco contra resolución expresa de este Ministerio desestimatoria del recurso de reposición formulado sobre asignación de grado personal, cuyo pronunciamiento es del siguiente tenor:

«Fallamos: Que, desestimando el recurso interpuesto por don Miguel Hernández Barrueco, contra la Resolución de la Subsecretaría de Sanidad y Consumo de 20 de abril de 1994, que le reconoció el nivel 12 de complemento de destino como grado personal consolidado con efectos desde el 1 de enero de 1987, debemos declarar y declaramos esta resolución ajustada a Derecho. No se hace expresa condena en costas.»

Lo que digo a V. I. a los efectos de lo dispuesto en el artículo 103 de la vigente Ley reguladora de la Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo.

Madrid, 13 de febrero de 1997.—P. D. (Orden de 2 de noviembre de 1994, «Boletín Oficial del Estado» del 4), el Subsecretario, Enrique Castellón Leal.

Ilmo. Sr. Secretario general de Asistencia Sanitaria.

**4829** *ORDEN de 13 de febrero de 1997 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el recurso contencioso-administrativo número 1.493/1994, interpuesto por doña Teresa Cepeda Hurtado.*

Para general conocimiento y cumplimiento en sus propios términos se publica el fallo de la sentencia firme dictada con fecha de 21 de junio de 1996 por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, Sección Séptima, en el recurso contencioso-administrativo número 1.493/1994, promovido por doña Teresa Cepeda Hurtado contra resolución expresa de este Ministerio, desestimatoria de la pretensión de la recurrente de que la cuantía de todos los trienios que tiene reconocidos sea la correspondiente al grupo al que actualmente pertenece, cuyo pronunciamiento es del siguiente tenor:

«Fallamos: Que desestimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por doña Teresa Cepeda Hurtado, contra la resolución referida al principio denegatoria de la valoración de todos los trienios conforme al último grupo, o actual, a que pertenece el funcionario, debemos declarar y declaramos que dicha resolución es conforme a Derecho; sin hacer imposición de las costas procesales.»

Lo que digo a V. I. a los efectos de lo dispuesto en el artículo 103 de la vigente Ley reguladora de la Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo.

Madrid, 13 de febrero de 1997.—P. D. (Orden de 2 de noviembre de 1994, «Boletín Oficial del Estado» del 4), el Subsecretario, Enrique Castellón Leal.

Ilmo. Sr. Director del Instituto de Salud Carlos III.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**4830** *RESOLUCIÓN de 20 de enero de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía Madrid-Valencia. Carretera N-III, puntos kilométricos 226 al 260. Tramo: Minglanilla-Caudete de las Fuentes» (provincias de Cuenca y 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 el 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 autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras remitió con fecha 30 de julio de 1996 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-

resumen consistente en la orden de estudio informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 19 de septiembre de 1996, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 8 de octubre de 1996, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 23 de diciembre de 1996, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el 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 Calidad y Evaluación 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 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 del Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía Madrid-Valencia. Carretera N-III, puntos kilométricos 226 al 260. Tramo: Minglanilla-Caudete de las Fuentes» (provincias de Cuenca y Valencia).

#### Declaración de impacto ambiental

Por Resolución de 6 de abril de 1994, insertada en el «Boletín Oficial del Estado» del 26, la antigua Dirección General de Política Ambiental hizo pública la declaración de impacto ambiental del tramo Minglanilla-Caudete de las Fuentes, perteneciente a la autovía Madrid-Valencia.

En dicha declaración de impacto ambiental, la Dirección General de Política Ambiental decía que, de las tres alternativas presentadas en el trámite de información pública, la solución más viable ambientalmente para este tramo de autovía era la denominada alternativa A, que aprovechaba en gran medida el corredor de la actual CN-III. Asimismo, esta Dirección General consideraba que la alternativa B no era aceptable ambientalmente y que la alternativa C tenía un relevante coste ambiental.

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

A partir de los estudios complementarios, llevados a cabo por la Dirección General de Carreteras, para determinar la viabilidad de realización de la alternativa A, se evidencia la enorme dificultad que comporta su ejecución con la debida seguridad y garantía a un coste razonable. A mayor abundamiento, se significa que las posibles soluciones de estabilización de los deslizamientos en la margen izquierda del río Cabriel comportarían impactos ambientales de carácter severo, como han puesto de manifiesto otros estudios complementarios realizados por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX).

En su virtud, por Orden de 3 de agosto de 1994, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 5 de agosto, el antiguo Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente dispuso lo siguiente:

Adoptar como solución para el tramo Minglanilla-Caudete de las Fuentes de la autovía Madrid-Valencia la opción de trazado que tenga como base la denominada alternativa C, pero desplazando su trayectoria 300 metros aguas arriba de su intersección con el río Cabriel, y con un viaducto cuya longitud y altura sean suficientes para garantizar que su afección sobre el medio sea prácticamente nula.

Ante las dificultades detectadas por la Administración para la realización de dicha solución, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el estudio informativo que contiene tres alternativas, denominadas C, C' y EI<sub>a</sub>, para su análisis y comparación.

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental declara que, de las tres soluciones presentadas, resulta la más viable ambientalmente la denominada alternativa EI<sub>a</sub>, que cumplirá las siguientes condiciones:

1. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de no impactar significativamente las características hidrológicas del embalse de Contreras formado por el río Cabriel, no se localizarán canchales ni préstamos, ni se verterán materiales de cualquier clase ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que directamente o por escorrentía o erosión se afecte a dicho embalse.

En particular, la construcción de los puentes sobre el embalse de Contreras, la franja de afección a la vegetación próxima a sus orillas se limitará, siempre que sea técnicamente posible, al ancho de ocupación de la explanación.

Asimismo, teniendo en cuenta que la afección a las aguas subterráneas se prevé importante en la mitad oriental del trazado (a partir del punto kilométrico 12,500, aproximadamente), donde, por tratarse de una zona carstificada, la tasa de infiltración es alta, según indica el estudio de impacto ambiental en su capítulo V.3.5; se procederá a:

- No situar en esas áreas maquinaria ni materiales ni realizar vertidos de ningún tipo.
- Estudiar y diseñar la rasante de las excavaciones para situar la traza de la autovía y no afectar a los acuíferos.
- Estudiar las zonas de recarga de los acuíferos y diseñar, presupuestar y ejecutar las obras necesarias para que las aguas de lluvia no se vean desviadas de su actual paso por dichas zonas.

2. *Protección de la fauna.*—Dado que la unidad morfológica más notable es la constituida por bosques, cuya característica es la presencia de grandes cortados, ya sea en roques o matorral, que permiten la presencia de diversas especies, fundamentalmente aves que se reproducen allí, entre las que destacan águila cuiblera, águila real, águila perdicera, halcón peregrino, búho real y chova piquirroja, se extremarán las precauciones durante la época de nidificación y cría, con objeto de asegurar el éxito reproductivo de las poblaciones animales afectadas, evitando las voladuras desde primeros de febrero a últimos de junio entre los puntos kilométricos 10,500 a 10,900 y 11,900 a 12,400.

Además, con objeto de minimizar el efecto barrera y riesgo de atropello de la fauna, se llevará a cabo un estudio sobre sus pasos naturales entre los puntos kilométricos 7,500 y 14,000, y se diseñarán, presupuestarán y ejecutarán los pasos artificiales en concordancia con aquéllos, al menos cada kilómetro, en consulta con los órganos respectivamente competentes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y de la Generalidad Valenciana.

3. *Protección de la vegetación.*—Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento del trazado para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

En la zona de vegetación compuesta exclusivamente de pinar, entre los puntos kilométricos 7,500 a 9,500 y 12,700 a 14,000, aproximadamente, la zona acotada se limitará, siempre que sea técnicamente posible, a la franja de ocupación de la explanación de la autovía.

4. *Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico.*—Teniendo en cuenta lo indicado en el capítulo V.3.11 del estudio de impacto ambiental, y en el informe arqueológico del apéndice número 1 de dicho estudio, deberá realizarse un control arqueológico a lo largo de toda la traza, durante los trabajos de excavación al inicio de las obras, por si pudiesen aparecer restos de interés, debiéndose, en tal circunstancia, poner el hecho en conocimiento de los órganos competentes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y de la Generalidad Valenciana.

5. *Defensa contra la erosión, análisis ambiental de zonas auxiliares de obra, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra total.*—Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, análisis ambiental de zonas auxiliares de obra, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra total. El citado proyecto dedicará especial atención a los desmontes de más de 20 metros existentes entre los puntos kilométricos 2,900 a 3,000, 4,250 a 4,300, 11,850 a 11,950, 12,460, y 13,250 a 13,400, y a los terraplenes de más de 20 metros existentes entre los puntos kilométricos 8,600 a 8,700, y 14,500 a 14,600.

También se dedicará especial atención al cruce del embalse de Contreras, y a los arroyos y barrancos interceptados por la vía, a las emboscaduras del túnel; a la integración paisajística de la traza; contemplará el análisis ambiental, la ubicación y recuperación de los terrenos a utilizar para canteras, préstamos, escombreras y vertederos, parque y tránsito de maquinaria, almacén de materiales y planta de hormigonado.

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

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

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

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

Informe sobre las medidas de protección a los acuíferos realmente ejecutadas a que se refiere la condición 1.

Informe sobre las medidas de protección a la fauna realmente ejecutadas a que se refiere la condición 2.

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

Anualmente y durante un plazo de tres años, a partir del acta de recepción provisional de las obras:

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

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

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.

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

La documentación referida es la siguiente:

Estudio y diseño de las medidas pertinentes para no afectar significativamente a los acuíferos a causa de las excavaciones necesarias para situar la traza de la autovía, a que se refiere la condición 1, apartado b).

Estudio, diseño y presupuesto de las medidas necesarias para que las aguas de lluvia no se vean desviadas de la zona de recarga de los acuíferos, a que se refiere la condición 1, apartado c).

Diseño y presupuesto de pasos de fauna, a que se refiere la condición 2.

Proyecto de medidas para la defensa contra la erosión, análisis ambiental de zonas auxiliares de obra, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra total a que se refiere la condición 5.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 6.

8. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas mitigadoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en la Memoria, planos y pliego de prescripciones y presupuestos del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del plan 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, 20 de enero de 1997.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

## ANEXO I

## Consultas previas sobre impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza .....	X
Confederación Hidrográfica del Júcar .....	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha .....	X
Dirección General de Urbanismo y Vivienda. Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma Valenciana .....	X
Dirección Territorial del MOPTMA en Castilla-La Mancha.	
Dirección Provincial del MOPTMA en Valencia .....	X
Gobierno Civil de Cuenca.	
Consejería de Cultura, Educación y Ciencias de la Generalidad Valenciana.	
Consejería de Agricultura y Pesca de la Generalidad Valenciana.	
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana .....	X
Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha .....	X
Dirección General de Medio Ambiente Natural, Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha .....	X
Dirección General del Agua y de la Calidad Ambiental. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Castilla-La Mancha .....	X
Presidencia de la Generalidad Valenciana .....	X
Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Diputación Provincial de Valencia. ....	X
Diputación Provincial de Cuenca.	
Instituto Tecnológico y Geominero de España .....	X
CEDEX.	
Instituto de Ciencias Biológicas y Geológicas. Institución Valenciana de Estudios e Investigaciones. Generalidad Valenciana.	
Instituto Valenciano de Economía. Institución Valenciana de Estudios e Investigaciones. Generalidad Valenciana.	
Instituto Valenciano de Geografía. Institución Valenciana de Estudios e Investigaciones. Generalidad Valenciana .....	X
Cátedra de Geología. Universidad de Valencia.	
Cátedra de Geología aplicada a las Obras Públicas, ETS de Ingenieros de Caminos. Valencia.	
Facultad de Biología. Universidad Complutense .....	X
Departamento de Biología Animal. Universidad de Valencia.	
Departamento de Botánica. Facultad de Biología. Universidad de Valencia.	
Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Valencia.	
ETS de Ingenieros Agrónomos. Universidad Politécnica de Valencia.	
Instituto de Hidrología y Medio Ambiente. ETS de Ingenieros de Caminos. Universidad Politécnica de Valencia.	
Asamblea Comarcal Ecologista (Valencia).	
AEDENA (Madrid).	
AEDENAT (Albacete).	
AEDENAT (Madrid).	
AEDENA/FAPAS/FORESTAL. Villalorca (Albacete).	
CODA (Madrid).	
Fondo del Patrimonio Natural Europeo (Madrid).	
Consejo Ibérico para la Defensa de la Naturaleza (Madrid).	
Grupo de Defensa y Estudio del Entorno «Rocandell» (Valencia).	
FAT (Madrid).	
SEO (Madrid) .....	X
ACMADEN, Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural (Toledo).	
ADECAM, Asociación Naturalista para la Defensa de Castilla-La Mancha (Toledo).	
CAME, Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista (Valencia).	
GEL, Grupo Ecologista Libertario (Valencia).	
Acció Ecologista Agro. La Casa Verde (Valencia).	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Coordinadora de Defensa del Bosc (Valencia).	
Asociación de Hoces de Cuenca (Cuenca).	
ANAV, Asociación Naturalista de Ayora y La Valle (Valencia).	
Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Valenciana.	
CODENA, Comisión de Naturaleza y Medio Ambiente Diputación Provincial de Valencia.	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid) .....	X
ETECMA, Asociación de Técnicos del Medio Ambiente (Valencia).	
Federación Valenciana de Municipios y Provincias (Valencia) ....	0
IMPIVA, Instituto Pequeña y Mediana Empresa Valenciana ....	X
Ayuntamiento de Iniesta (Cuenca)	
Ayuntamiento de Minglanilla (Cuenca).	
Ayuntamiento de Villagordo del Cabriel (Valencia) .....	X
Ayuntamiento de Villalpardo (Cuenca).	
Ayuntamiento de La Pesquera (Cuenca).	
Ayuntamiento de Fuenterrobles (Valencia).	
Ayuntamiento de Caudete de las Fuentes (Valencia).	
Ayuntamiento de Villamalea (Albacete) .....	X
Ayuntamiento de Villa del Herrumblar (Cuenca).	

El contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza adjunta el informe que se transcribe a continuación:

«En relación al proyecto titulado "Autovía Madrid-Valencia. Tramo: Minglanilla-Caudete de las Fuentes (Cuenca-Valencia)", con referencia ATV 04/96, cabe indicar que de acuerdo a la información remitida en su petición y, en base a la información disponible, la obra proyectada afecta a la Reserva Natural de las Hoces del Cabriel.

Por ello habrá que tener en consideración las regulaciones recogidas en el Decreto 161/1995, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la zona oriental de la Mancha Concuense y se declara la Reserva Natural de las Hoces del Cabriel en Cuenca.»

La Confederación Hidrográfica del Júcar señala en su informe lo siguiente:

«De la información remitida no se desprende ningún dato que nos permita emitir sugerencias desfavorables al trazado de la denominada alternativa E<sub>1</sub>, si bien consideramos necesario que una vez realizado el proyecto definitivo de esta variante se nos remita a los efectos de las posibles interferencias que dichas obras puedan tener con el conjunto de las instalaciones de la presa y embalse de Contreras.»

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana informa favorablemente, desde el punto de vista ambiental, la alternativa E<sub>1</sub> frente a las alternativas C y C''.

Recomienda tener en cuenta el interés científico de los materiales triásicos que afloran en el sector de la traza que se encuentra próximo a la localidad de Villagordo del Cabriel.

Considera que, en este sentido, las obras del trazado podrían resultar beneficiosas para mejorar las condiciones de observación de los materiales arcillosos y yesíferos del Keuper, aumentando así el interés científico y didáctico del afloramiento geológico. Por la misma razón es importante que no se produzcan en el mismo sector acopios y recubrimientos con otros materiales que puedan afectar negativamente a dichos valores estratigráficos.

La Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, a través de la Dirección General de Cultura, remite un informe del Servicio de Bienes Culturales en el que se indica que no se encuentra en la zona objeto de estudio ningún bien de interés cultural, ni inmueble catalogado.

Además, adjunta otro informe del Servicio de Arqueología, diciendo que en la zona objeto de la explotación no están documentados, hasta la fecha, yacimientos arqueológicos que puedan verse afectados por las obras.

Sin embargo, indica, debido a que la zona afectada por el proyecto no ha sido prospectada intensamente, no se descarta la aparición de yacimientos arqueológicos en el transcurso de las obras que condicione la aplicación del artículo 21 de la Ley 4/1990, de Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha, en punto a control arqueológico de obras.

La Dirección General de Medio Ambiente Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha comunica que tanto la alternativa C como la C'' son ambientalmente inviables por atravesar la Reserva Natural de las Hoces del Cabriel en Cuenca, declarada por Decreto 161/1995, del Consejo de Gobierno de Castilla-La Mancha, en cuyo Plan de Ordenación de los Recursos Naturales se expone el elevado valor natural de los terrenos que ocupan la Reserva, se manifiesta el inasumible impacto ambiental que produciría la construcción de una autovía a su través, por lo que la realización de tal tipo de obras se prohíbe en el interior de la Reserva.

Indica que la alternativa restante, denominada E<sub>1</sub>, resulta la única susceptible de evaluación ambiental, siendo conveniente que por parte de los redactores del estudio de impacto ambiental se consideren todas las medidas correctoras del impacto precisas.

Considera conveniente que se estudie el efecto barrera para la fauna terrestre y se propongan los correspondientes pasos, así como se prevea la minimización del impacto sobre la fauna acuática del embalse de Contreras y la adecuación e integración paisajística de la obra.

La Dirección General del Agua y de la Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha considera que además de cumplimentarse en el proyecto los puntos que contempla el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, debe prestarse especial atención a lo siguiente: Calidad del aire, ruidos, hidrología superficial y subterránea, impacto visual y medidas correctoras, medidas para prevenir la erosión, uso y aprovechamiento del suelo, y medidas correctoras de restitución del suelo y revegetación.

El Instituto Tecnológico y Geominero de España remite un informe en el que analiza la diversidad ambiental, clasificándola en las siguientes unidades ambientales: Unidad E-1, correspondiente con el entorno de la presa de Contreras, aguas arriba. Unidad C'', valle entre los Cuchillos y Las Hoces, y Unidad C, Hoces del Cabriel.

Resume su análisis concluyendo que desde la componente ambiental, la alternativa menos impactante por discurrir por una zona autotropizada (unidad ambiental artificial) es la alternativa E<sub>1</sub>.

Sugiere su análisis exhaustivo en el estudio de impacto ambiental de los factores que puedan verse deteriorados y analiza las siguientes recomendaciones:

Un inventario detallado de aquellas especies vegetales y animales presentes en el área de estudio, destacando, si fuera necesario, aquellas que presenten algún signo de amenaza.

Sería necesario tomar medidas preventivas que evitasen la contaminación físico-química y/o biológica de los cursos acuáticos, evitando, en la medida de lo posible, la incorporación de sólidos en suspensión, vertido de contaminantes (gas-oil, aceites...).

Cualquiera de los trayectos descritos discurre por zonas dedicadas al cultivo; por ello, es preciso una valoración sobre la calidad, usos y aprovechamientos del suelo.

Programación adecuada para las tareas de máximo índice acústico y contaminación atmosférica, fuera de los períodos de cría y reproducción de aves sería conveniente para disminuir las molestias a la fauna. Así como la creación de pasos subterráneos a lo largo de la vía para el paso de mamíferos.

Por último, destacar la importancia de prever la restitución paisajística mediante revegetación de taludes y márgenes de la calzada.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) indica en su escrito que las tres alternativas que contempla este proyecto afectan al Área de Importancia Internacional para las Aves número 208, «Hoces del Cabriel y del Júcar» (140.000 hectáreas), zona inventariada por SEO/BirdLife para la Comisión Europea. También afectará a la Reserva Natural Hoces del Cabriel (1.662 hectáreas), declarada por Castilla-La Mancha (Decreto de 17 de octubre de 1995). Esta Reserva está dominada por las Hoces, grandes formaciones calizas labradas por el río Cabriel. Considera que de las tres alternativas la E-1 sólo afecta al límite norte del Área de Importancia Internacional para las Aves, mientras que las otras dos sus trazados los atraviesan por su centro. La Reserva sólo se vería afectada por las alternativas C y C'', que además pasarían por una zona catalogada como de protección estricta. El interés de este Área de Importancia Internacional para las Aves radica en la presencia de importantes especies de aves rapaces, entre las que destacan culebrera europea, águila real, águila-azor perdicera, halcón peregrino y búho real.

Se señala que las alternativas C y C''' son totalmente inadmisibles desde el punto de vista ambiental. Cualquier situación que se produzca en el interior del Área de Importancia Internacional para las Aves y de la Reserva podría producir un impacto muy negativo sobre una fauna ya de por sí en condiciones precarias de conservación en España. Considera por todo lo expuesto anteriormente imprescindible descartar estas dos alternativas. Por su parte, la variante E-1 puede producir también incidencias negativas en la fauna, aunque en este caso pueden ser estudiadas medidas correctoras que de algún modo minimicen esos efectos negativos. Sugiere que, de ningún modo, debe realizarse este trazado si no se toman las siguientes medidas:

Estudiar pasos de fauna que permitan disminuir la posibilidad de fragmentación de las poblaciones.

Estudiar medidas complementarias que eviten los atropellos de la fauna en las zonas de mayor flujo de fauna, tanto terrestre como aérea.

No llevar a cabo las obras durante la época de reproducción de las aves rapaces, sobre todo en las zonas más próximas a las hoces.

Evitar la concentración de gente en la zona, por lo que no habría que instalar ningún área de descanso en este tramo, así como gasolineras u otras infraestructuras que permitan mayores perturbaciones de la fauna (por ejemplo, salidas hacia el sur de la autovía).

Estudiar medidas compensatorias para cubrir los efectos negativos de la autovía que no pueden ser evitados con medidas correctoras.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto y sus alternativas

Las condiciones geométricas del trazado corresponden a las de una autovía con velocidad de proyecto de 120 kilómetros/hora, calzada de  $2 \times 7,0$  metros, arcones exteriores de 2,5 metros, arcones interiores de 1,0 metros, mediana de 12,0 metros, radio mínimo normal de 900 metros, rampa máxima del 6 por 100 y pendiente máxima del 6 por 100.

El estudio informativo presenta tres alternativas que, según se recoge en el «Convenio para la realización del tramo Minglanilla-Caudete, de la autovía N-III, Madrid-Valencia», de 12 de junio de 1996, son las denominadas C, C''' y E<sub>1</sub>.

La citada alternativa E<sub>1</sub> se ha ajustado con objeto de minorar el impacto ambiental y mejorar la seguridad de la circulación durante la ejecución de las obras, designándola como alternativa E<sub>1a</sub>.

#### Alternativa C:

El trazado de esta alternativa se ha desarrollado en función de encontrar un paso del río Cabriel, al sur del paraje de los Cuchillos, situando el viaducto justo en el inicio de las hoces, buscando que su longitud sea mínima y tratando de reducir el impacto visual. La situación del cruce del Cabriel es además favorable para que a través de la vaguada de Juan Martínez, la traza pueda ascender hacia la meseta con desmontes y terraplenes de alturas razonables. Entre el origen (punto kilométrico 1,000) y el punto kilométrico 7,600 el terreno es ondulado, lo que permite un trazado con alineaciones curvas de radios grandes y pendientes suaves, con poco movimiento de tierras. A partir del punto kilométrico 7,600 y hasta el punto kilométrico 10,400, la traza desciende con una pendiente del 5,9 por 100 hasta el valle del río Cabriel. A continuación la autovía cruza el río Cabriel mediante una estructura de 500 metros de longitud con pilas de 50 metros de altura máxima. Asimismo, entre el punto kilométrico 12,040 y el 12,360, y el punto kilométrico 12,480 y 12,780, se han previsto dos viaductos para salvar dos vaguadas del barranco. También cabe destacar entre el punto kilométrico 14,760 y el 15,000 un desmonte con una altura máxima de 40 metros.

Posteriormente, y entre los puntos kilométricos 17,500 y el 19,900, el trazado desciende hacia la cota 850 con una pendiente del 4,9 por 100, si bien el trazado en planta se produce con radios amplios. A partir del punto kilométrico 18,000, el trazado de la alternativa C es común con el de la alternativa C'''. El terreno en este último tramo es nuevamente suave y ondulado, lo que permite un trazado generoso con pendientes máximas del 2,4 por 100 y radios mínimos de 1.350 metros.

La alternativa dispone de cuatro enlaces: Semienlace de Minglanilla, enlace de Villagordo, enlace de Jaraguas y enlace de la Venta del Moro.

La longitud total de la alternativa C es de 31.080 metros, de los que 1.120 metros se desarrollan en viaducto.

#### Alternativa C''':

Esta alternativa es coincidente con la alternativa anterior salvo en la zona en que atraviesa al río Cabriel, al que cruza unos 300 metros aguas arriba del punto de cruce de la alternativa C, mediante un viaducto

de 940 metros de longitud, con objeto de minimizar la afección sobre el medio ambiente. Por otra parte, y con el mismo objetivo, se dispone hacia el punto kilométrico 11,600 un túnel artificial de unos 70 metros de longitud, para facilitar el paso de fauna.

Los enlaces son los señalados para la alternativa C, y la longitud total es de 31.025 metros, con 1.235 metros de viaductos.

#### Alternativa E<sub>1a</sub>:

Esta alternativa se desarrolla algo más hacia el norte que las dos anteriores. De esta forma, y ya desde su origen, gira el trazado hacia la izquierda para aproximarse al trazado de la carretera N-III actual, alcanzando su separación mínima hacia el punto kilométrico 6,100. En este primer tramo, el trazado tiene curvas de radios muy amplios, y la rasante tiene un valor máximo del 2,7 por 100. Asimismo, se establece hacia el punto kilométrico 4,800 el semienlace de Minglanilla. A partir del punto kilométrico 6,100, el trazado se aleja algo más de la actual carretera, e inicia el descenso hacia el embalse de Contreras mediante una pendiente del 2,35 por 100 al principio, y del 4,45 por 100 en su último tramo. Hacia el punto kilométrico 9,800 se inicia el cruce sobre el embalse de Contreras, mediante un primer viaducto de 632,5 metros de longitud y luz central máxima de 190 metros. En este tramo se produce una separación entre ambas calzadas, para permitir el emboquille del túnel que viene a continuación del viaducto. La rasante es del -0,6 por 100 y se sitúa hacia la cota 695. El túnel tiene longitudes diferentes para cada calzada, dada la forma irregular del islote denominado «Rabo de la Sartén», pero la suma de ambas calzadas supone una longitud total de 430 metros.

Nada más salir de estos túneles, se inicia un segundo viaducto de unos 840 metros de longitud y con alturas de pila de unos 40 metros, que discurre sobre el istmo que une el islote anterior con la margen valenciana del embalse. Es en esta zona donde se inicia la rampa de ascensión hacia la meseta, con una pendiente del 5 por 100 que se prolonga hasta el punto kilométrico 13,300. Asimismo, se inicia un nuevo viaducto para salvar el barranco de la Vid, esta vez con una longitud de unos 336 metros. La mencionada rampa hacia la meseta se realiza a media ladera por la vertiente sur del barranco de La Madera. Hacia el punto kilométrico 14,000, la autovía se aproxima a la carretera actual, habiendo coronado ya la ascensión e inicia un trazado más amplio, con menores pendientes y mayores radios, disponiéndose inicialmente a la izquierda de la citada carretera, y cruzándola hacia el punto kilométrico 15,250, separándose a continuación hasta alcanzar, en el punto kilométrico 20,708, la traza de la alternativa C''' (en su correspondiente punto kilométrico 21,705). A partir de este punto, ambas alternativas son idénticas.

La longitud total de la alternativa E<sub>1a</sub> es de 30.090 metros, con una longitud de 1.808 metros en viaducto y unos 215 metros en túnel.

El estudio informativo señala que la solución que resulta más favorable es la denominada alternativa E<sub>1a</sub>.

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

#### Contenido

El estudio de impacto ambiental señala que la traza discurre por una altiplanicie con relieve moderado, constituida por materiales terciarios detríticos subhorizontales. La sierra de Rubial y sus aledaños, atravesada por la autovía, está catalogada como de interés muy alto en el mapa geocientífico de la provincia de Valencia. La alteración geomorfológica será más intensa en los sectores oriental y central del tramo total de autovía en cuestión, es decir, en el entorno de Cabriel y la sierra de Rubial. En la mitad oriental del trazado, al atravesar un territorio agrícola, fisiográficamente poco accidentado, el impacto es notablemente inferior, escaseando los taludes de más de 5 metros. La alternativa E<sub>1a</sub> discurre casi en su totalidad por terrenos de bajo interés geocientífico, siendo más aconsejable que las alternativas C y C'''.

En cuanto a hidrología superficial, el estudio indica que el único río existente en el ámbito del proyecto es el Cabriel. El resto de la hidrografía lo integra una sucesión de barrancos y ramblas que drenan hacia él. Para la hidrología subterránea considera que las calizas y dolomías cretácicas y jurásicas están bien drenadas por el río Cabriel, que constituye el nivel de base de estos materiales, por lo que no cabe, según señala, esperar agua en los desmontes excavados en las mismas.

El estudio considera que el encinar mesomediterráneo es la vegetación potencial, en su etapa madura, correspondiente al ámbito geobotánico del corredor. Los usos actuales del suelo en la zona afectada están constituidos por dos grandes tipos de vegetación:

Vegetación forestal en el entorno del río Cabriel y de la sierra de Rubial: Predominan las masas de pino carrasco, puras o entremezcladas con matorral en el que participan especies como coscoja, romero, tomillo, torvisco, ericas, madroño, enebros, sabinas, retamas, matas de encina, etc.

Vegetación agrícola, en las zonas de topografía adecuada: A lo largo de la mayor parte de los ocho primeros kilómetros de la traza y, ya en la provincia de Valencia, pasada la sierra de Rubial. El cultivo mayoritario es el de la vid; también hay presencia de olivo y almendro.

El estudio recoge las unidades de vegetación o unidades morfológicas (que se distinguen para la descripción de la fauna) existentes en la zona, cultivos, matorral mediterráneo, bosques de pinos y zonas de roquedos. Este último medio está caracterizado por grandes cortados, ya sea en bosque o matorral, que permiten la presencia de diversas especies, fundamentalmente aves, que se reproducen allí. Se halla presente el cruce de la alternativa E1<sub>a</sub> en el Rabo de la Sartén, y en el de las alternativas C y C''' sobre el río Cabriel. En estos roquedos nidifican, entre otras especies, el águila real, el halcón peregrino y el águila perdicera.

El estudio diferencia cuatro unidades distintas de paisaje: Un paisaje agrícola homogéneo y monótono, constituido por cultivos de olivo, almendro, viñedo y asociación entre éstos; un paisaje de matorral de relieve más abrupto, con especies de jaras, romero, carrasca y enebro; un paisaje de monte arbolado con un área muy extensa cubierta de pinar, y un paisaje rocoso localizado en torno al río Cabriel, constituyen este paisaje las Hoces del Cabriel y el embalse de Contreras (de considerable menor valor que las anteriores).

En cuanto a las especies de interés natural, de las alternativas propuestas en el proyecto objeto de estudio, sólo las situadas más al sur (C y C''') atraviesan la Reserva Natural de la Hoces del Cabriel, regulada en cuanto a usos por el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Zona Oriental de la Manchuela Conquense, aprobado en octubre de 1995.

Respecto al viario rural susceptible de una especial atención, destaca la vía pecuaria, inicialmente afectable, denominada Vereda de la Dehesa y la Evilla, en la provincia de Valencia.

Con referencia al patrimonio arqueológico, el estudio indica que se han realizado prospecciones de los pasillos afectados por cada una de las alternativas. En la alternativa E1<sub>a</sub> no se han hallado restos en la provincia de Valencia, aunque se conoce la existencia de una serie de cuevas. Una de ellas, denominada Cueva de Mulatillas, es la que presenta un mayor interés. En la provincia de Cuenca no se han hallado restos de interés. En el corredor de las alternativas C y C''' se han hallado algunos restos cerámicos de la Edad de Bronce, ibéricos, romanos y medievales. Su importancia no es grande y no resultan afectados de forma directa por la autovía.

El estudio de impacto ambiental realiza una identificación y caracterización de impactos, confeccionando matrices distintas para cada una de las alternativas. Las conclusiones en la descripción de dichos impactos es la siguiente:

Superficie de suelo afectado por la autovía, 39 hectáreas en la alternativa E1<sub>a</sub> y 41 hectáreas en las alternativas C y C'''.

Mayor longitud de taludes de más de 5 metros y de más de 20 metros en las alternativas C y C''' que en la alternativa E1<sub>a</sub>.

Escaso impacto debido al ruido por el alejamiento del trazado de los dos núcleos urbanos de la zona, Minglanilla y Villagordo del Cabriel.

Impacto severo sobre la fauna en la fase de construcción. Mayor afección de las alternativas C y C''' al cruzar el río Cabriel próximas a la sierra de Rubial y a las Hoces. Impacto de la alternativa E1<sub>a</sub>, en esta fase, sobre un área de posible nidificación de halcón peregrino situada en las inmediaciones del Cerro del Castillo.

La vegetación más afectada por la obra está constituida por terreno forestal (matorral y pinar). Mayor superficie de vegetación eliminada en las alternativas C y C''' que en la alternativa E1<sub>a</sub>.

Impacto producido sobre el espacio natural protegido de la Reserva Natural de las Hoces del Cabriel, al ser atravesado por las alternativas C y C'''. La alternativa E1<sub>a</sub> no la cruza.

El estudio hace una valoración de los impactos y una elección de alternativas, considerando que la opción de menor impacto utilizando exclusivamente criterios ambientales es la alternativa E1<sub>a</sub>, seguida de la alternativa C''' y, finalmente de la alternativa C.

El estudio propone una serie de medidas correctoras de los diversos impactos, siendo las más destacadas: El diseño de obras de drenaje transversal, el seguimiento arqueológico durante la fase de obras, la instalación de pasos de fauna, las plantaciones de ocultamiento o tratamiento pai-

sajístico de las zonas próximas a las estructuras previstas, la reposición de los caminos afectados, la revegetación y las hidrosiembras.

El estudio incluye también un capítulo sobre el programa de vigilancia ambiental, el documento de síntesis, un apéndice sobre estudios arqueológicos y un inventario de aves rupícolas.

#### *Análisis de contenido*

El estudio de impacto ambiental tiene todos los epígrafes con arreglo al Reglamento 1131/1988, de 30 de septiembre.

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

El estudio contiene una variada cartografía temática, aunque se echa en falta un plano hidrológico donde figuren las zonas carstificadas susceptibles de impactos a los acuíferos.

La valoración de impactos está realizada de forma aceptable, especialmente en lo referente a suelos, geomorfología, fauna y vegetación.

Los estudios no contemplan la localización de canteras y vertederos.

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

El programa de vigilancia ambiental se limita a unas recomendaciones generales.

#### ANEXO IV

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

Alegantes:

Ayuntamiento de Minglanilla (Cuenca).

Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.

Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Generalidad Valenciana.

El resumen general de contenido ambiental de la información pública es el siguiente:

El Ayuntamiento de Minglanilla (Cuenca) solicita en su escrito se tenga en cuenta la red de distribución de aguas a Minglanilla, que puede ser afectada por las obras. Pide la pavimentación de dos caminos y de la antigua N-III, así como la reposición de todos los caminos que se corten como consecuencia de las obras. Finalmente, solicita para Minglanilla la construcción de un área de servicio.

La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana, a través del Servicio de Programación y Evaluación de Impacto Ambiental, adscrito a la Dirección General de Calidad Ambiental, informa favorablemente la alternativa E1<sub>a</sub>, con las variaciones introducidas por ésta respecto a la alternativa E1. Respecto de las medidas correctoras a establecer en el proyecto de construcción, considera necesario se analice con detenimiento el plan de restauración de las obras.

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Generalidad Valenciana considera correcta en términos generales la alternativa E1<sub>a</sub> recomendada en el estudio informativo, si bien apunta la conveniencia de que el proyecto constructivo trate de ajustar al máximo la rasante de la nueva vía al terreno circundante, para minimizar el impacto en el entorno.

**4831**

*RESOLUCIÓN de 20 de enero de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía del Cantábrico CN-634. Tramo: Unquera-Llames (Asturias), 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 antigua Dirección General de Política Ambiental, con fecha 13 de abril de 1993, formuló declaración de impacto ambiental sobre estudio