

Especificaciones para el seguimiento

El plan de vigilancia propuesto por el promotor resulta suficiente para garantizar la eficacia de la aplicación del contenido del estudio de impacto ambiental.

Conclusiones

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, y a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 12 de diciembre de 2005, formula únicamente a los efectos ambientales, declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Construcción de nuevo acceso a Jaraba sobre el barranco de San Vicente, en Jaraba (Zaragoza)», concluyendo que, a la vista del contenido del estudio de impacto ambiental, considerando las características del proyecto y sus potenciales afecciones sí como la propuesta de medidas de prevención y de corrección, su ejecución no generará afecciones significativas negativas sobre el medio natural, patrimonio cultural ni sobre el entorno socioeconómico, por lo que de acuerdo con el artículo 18 del Real Decreto 1131/1988 se considera que desde el punto de vista medioambiental no hay objeción para su ejecución.

Madrid, 13 de diciembre de 2005.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

672

RESOLUCIÓN de 19 de diciembre de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo de la «Autovía Murcia-Jumilla-La Font de la Figuera. Tramo: N-330-N-430 (La Font de la Figuera), provincias de Alicante y Valencia», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental y las resoluciones sobre la evaluación de los proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Autovía Murcia-Jumilla-La Font de la Figuera». Tramo: N-330-N-430 (La Font de la Figuera). Provincias de Alicante y Valencia», se encuentra comprendido en el apartado a) carreteras: 1.º «construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado», del grupo 6 «proyectos de infraestructuras» del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme al artículo 13 del Reglamento la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 28 de junio de 2002, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 11 de diciembre de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 12 de enero de 2004, y en los principales diarios de Valencia y Alicante, el 13 de enero de 2004, y de Albacete, el día 14.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 13 de septiembre de 2004, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene 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.

Como anexo V se incluye una síntesis de la información complementaria solicitada del estudio informativo el 19 de julio de 2005, con las correspondientes respuestas de la Dirección General de Carreteras el 24 de octubre de 2005.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 16 de diciembre de 2005, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto de «Autovía Murcia-Jumilla-La Font de la Figuera. Tramo: N-330-N-430 (La Font de la Figuera). Provincias de Alicante y Valencia».

Declaración de impacto ambiental

En el estudio de impacto ambiental se concluye que la alternativa 2 es la más favorable ambientalmente, principalmente por discurrir en sus primeros tres kilómetros en paralelo y próxima a la carretera existente, la N-344. En la fase de información pública, la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Conselleria de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana se manifiesta en el mismo sentido. La alternativa 6 propuesta por el promotor no presenta impactos significativos, al discurrir en este primer tramo, en el que se diferencia de la alternativa 2, por terreno llano, de erial o cultivo de secano y en el que no hay elementos ambientales de interés. Además la unión con la N-330, origen del proyecto, se sitúa en una zona que permite un enlace de características funcionalmente más ventajosas que la alternativa 2 y no afectaría al desarrollo industrial de Caudete previsto en el planeamiento urbanístico del tramo situado a continuación, entre el citado enlace y la autovía A-33, tramo también en procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa 6 propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolla como en las fases de construcción y explotación de la autovía «Murcia-Jumilla-La Font de la Figuera. Tramo: N-330 (A-31)-N-430 (A-35) (La Font de la Figuera). Provincias de Alicante y Valencia», se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Se modificará el trazado del estudio informativo de acuerdo con el que figura en la información complementaria remitida por la Dirección General de Carreteras a solicitud de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. El nuevo trazado ha tenido en cuenta las líneas de ferrocarril de alta velocidad previstas en esta zona (LAV Madrid-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, subtramos Albacete-Játiva y acceso Alicante/Elche) y consiste en la modificación del perfil longitudinal entre los pp.kk. 8+000-10+500 y 0+900-3+400.

1.2 Entre los pp.kk. 9+500 y 12+000 la construcción de la autovía y todas las actividades de obra se realizarán exclusivamente desde la margen derecha de la nueva carretera, al este de la misma. En esta zona la mediana será la mínima prevista en la «Norma 3.1-IC. Trazado, de la Instrucción de Carreteras».

1.3 El semienlace 11.2 previsto en el estudio informativo en el p.k. 11+500 se modificará de acuerdo con los siguientes criterios: que la ocupación en planta sea la menor posible; que se evite la afección al cerro donde se encuentra la ermita de Santa Bárbara; que se aleje en lo posible de la zona urbana de La Font de la Figuera; y el máximo aprovechamiento de la carretera actual para ramales del enlace. El diseño propuesto en la información complementaria (denominado enlace 11.7, aún sin definir) podría ser acorde con estos criterios.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. 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.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 2 metros con objeto de posibilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Debido al elevado riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción cumplirá el Decreto 7/2004, de 23 de enero, que incluye el Pliego General de Normas de Seguridad de la Comunidad Valenciana en prevención de incendios forestales a observar en la ejecución de obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o en sus inmediaciones, incluyendo un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso, el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación asociada del río Canyoles, atravesado por la traza en el p.k. 12+600, así como por uno de los ramales del enlace final, los estribos y pilas del puente sobre el río se situarán a una distancia mínima de 5 metros de dicha vegetación sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2. Durante la construcción de estas estructuras se minimizará la afección a la vegetación asociada al cauce que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.5 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza de la nueva autovía y los caminos existentes. No se abrirán nuevos caminos ni se utilizarán los existentes en la zona situada al oeste de la nueva carretera entre los pp.kk. 9+500 y 12+000 de acuerdo con lo establecido en la condición 1.2.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Para preservar la calidad de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación se establecerán en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Júcar, de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2.4 de protección de la vegetación asociada al cauce. Las pilas se colocarán fuera de los cauces.

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal, se deberá realizar en consulta con la Confederación Hidrográfica del Júcar, un análisis del posible efecto presa de la nueva infraestructura diseñando los drenajes transversales de forma que se evite dicho efecto. La zona con mayor riesgo de inundación según el estudio de impacto ambiental es la situada entre la boca del túnel de ferrocarril abandonado (p.k. 7+000) y el

p.k. 9+000 en que discurre en terraplén sobre la Hoya de Manuel, en la que puntualmente se pueden agravar los fenómenos de encharcamiento.

3.4 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3.5 A la salida del límite norte del núcleo urbano de La Font de la Figuera, aproximadamente p.k. 11+400, hay un desmorte de 300 m de longitud y hasta 13 m de altura, sobre dolomías y calizas cretácicas, cuya permeabilidad, según el estudio de impacto ambiental es muy alta, lo que se deberá tener en cuenta en la redacción del proyecto de construcción y en el programa de vigilancia ambiental en la fase de obras.

3.6 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, 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 para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes en los cursos de agua o sobre el terreno, sobre los que desaguarán.

3.7 El proyecto de construcción incluirá cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que durante la fase de explotación recoja el drenaje longitudinal de la carretera. Estos elementos deberán ser capaces asimismo de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación de los cauces.

El estudio de impacto ambiental prevé una serie de balsas-depósitos para contener los posibles vertidos contaminantes sobre la plataforma y calzada cuya ubicación y características deberán reconsiderarse y definirse en el proyecto de construcción.

El diseño completo de la red de drenajes se llevará a cabo en la última fase del proyecto de construcción. Es esta red de drenaje, con sus cunetas laterales la que recogerá los posibles vertidos y los conduciría a las balsas.

3.8 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

4. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

Según la información complementaria solicitada y suministrada, las comunidades de fauna existentes son de bajo interés, viviendo asociadas a la oferta de alimentos de los cultivos, principalmente algunas aves y pequeños mamíferos como ratones, conejos, etc. Se trata generalmente de especies oportunistas, y los drenajes propuestos como obras transversales en los terraplenes, que en el menor de los casos son estructuras circulares como mínimo de 1,80 m de diámetro son suficientes según el estudio de impacto ambiental para operar como pasos de pequeños mamíferos de áreas de cultivo.

4.2 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, se incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección atmosférica

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de La Font de la Figuera y sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

6. Protección contra el ruido.

El estudio informativo indica que el proyecto de construcción debe incluir un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, lo que se traducirá en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio deberá considerar especialmente las siguientes zonas (pp.kk.), donde el estudio de impacto ambiental (en la información complementaria remitida) indica la posible colocación de pantallas antirruído teniendo en cuenta los niveles sonoros futuros: 0+500-0+600, margen izquierda; 1+700-1+800, margen derecha; 2+250-2+350, margen izquierda; 9+750-10+500, margen izquierda; 10+500-11+000, margen derecha; 11+600-11+200, margen derecha.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad, teniendo en cuenta que las estimaciones de niveles sonoros realizadas por el estudio de impacto ambiental indican una distancia crítica al eje de unos 183 m, donde se alcanza el nivel inadmisibles de 55dbA nocturno. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Uso	Nivel día-tarde-noche (LDEN)	Nivel nocturno (LNIGHT)
Residencial	65 dB (A)	55 dB(A)
Industriales, comercial o empresarial	75 dB (A)	75 dB(A)
Sanitario, hospitalario	55 dB (A)	45 dB(A)
Educativo, religioso, deportivo, zonas verdes	55 dB (A)	55 dB(A)

Asimismo, en ninguna edificación se podrá superar el nivel puntual (LMAX) de 85 dB(A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y al Ayuntamiento de La Font de la Figuera, para su conocimiento, de modo que pueda diseñar las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que considere más adecuado. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de La Font de la Figuera, en concreto, entre los pp.kk. 9+500 a 11+500, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

7. Medidas de protección del patrimonio cultural

7.1 En coordinación con la Dirección General de Promoción Cultural de la Consejería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana, se realizará una prospección arqueológica y paleontológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y paleontológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

Entre los citados trabajos y prospecciones se realizará una prospección sistemática de cobertura total, es decir, un barrido intensivo de la

banda que se presume será afectada por el proyecto, abarcando una anchura de 100 metros a cada lado del eje de la autopista, ocupación previsible del espacio en la fase de obras y áreas adicionales a ocupar: instalaciones auxiliares, acopios, accesos temporales, escombreras, etc., con objeto de facilitar en gran medida el proyecto de ejecución, pues se evitarían retenciones en el ritmo de trabajo. El control arqueológico se deberá realizar bajo el control presencial de un profesional y todas las zonas sensibles deben ser jalónadas.

Aunque la información complementaria indica que no resultan afectados por las obras los elementos de patrimonio cultural localizados en el nuevo trabajo de campo: la Cova Santa y el Puente sobre el Canyoles, se deben tomar en ellos medidas de control durante las obras como se indica en el estudio de impacto, y como se indica respecto a los restos arqueológicos del yacimiento del Alt del Rugló.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas. Dicha reposición, con base en la Ley 3/1995, de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Comunidad Autónoma Valenciana, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel. En aquellos casos en los que la infraestructura discurra paralela a una vía pecuaria y la afecte, se deberá restituir manteniendo toda la anchura actual.

7.3 Las principales afecciones sobre vías pecuarias que se plantean en el estudio de impacto ambiental son las siguientes:

En el p.k. 6+250, se atraviesa en perpendicular el Cordel de Cabrera y Peñarubia por Cascantes a Zafrá.

En el p.k. 9+900, se corta en perpendicular a la Colada-Azagador de la Caseta de Alberó.

Las siguientes afecciones se originan sobre la vía pecuaria, el Cordel de la Sierra del Rocín y Cauco, el cual define un itinerario paralelo a la autovía, y son:

Del p.k. 9+900 al p.k. 10+600, el trazado discurre a menos de 100 m.

Del p.k. 10+600 al p.k. 10+700, es ocupada.

En el p.k. 11+350, corte perpendicular.

Por último, entre los p.p.k.k. 11+450 a 12+650, coincide con la N-344.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

En el estudio de impacto ambiental (información complementaria) se prevén las siguientes zonas de préstamos y vertederos:

Para préstamos y vertederos:

Dos zonas a la altura de los pp.kk 0+900 y 1+950 situadas entre las Casas de La Bodegueta y La Casa de la Figuera y la carretera N-344, en la margen izquierda de la nueva carretera.

Cinco, en las zonas de vertidos procedentes de la excavación de la trinchera del ferrocarril actual Madrid-Valencia, entre los pp.kk. 7+900 y 9+150, también en la margen izquierda.

Para préstamos:

La zona de vertidos procedentes de la excavación de la trinchera de la carretera N-344 bajo la ermita de Santa Bárbara, en el p.k. 11+600, en la margen izquierda.

Las instalaciones de obra se han situado en el entorno de la antigua estación de La Font de la Figuera, pp.kk. 9+100-9+550, reduciendo la superficie prevista en el estudio informativo y evitando la afección a zonas de cultivo de vid.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

Como restricciones a la ubicación de instalaciones y servicios, el estudio de impacto ambiental las prohíbe en las siguientes zonas: laderas del Cerro Capurutxo, margen izquierda desde el p.k. 11+250 al 11+700; barranco situado en la margen derecha, junto a Font de la Figuera entre los p.p.k.k. 10+000 y 11+000; Ramblas del Canyoles y el Fosito; parcela del enlace con la N-430; Sierra de Enguera al norte de la N-430; y en el entorno de los yacimientos arqueológicos conocidos.

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

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

El estudio de impacto ambiental indica que se deberá prestar especial atención a las siguientes obras hidráulicas previstas:

Obras de drenaje transversal que garantizan la permeabilidad de los ejes hídricos interceptados.

Obras de paso de acequias y canales de agua, mediante arquetas dobles, sifones y otros elementos hidráulicos de paso.

Dispositivos de captación de vertidos (balsas de tratamiento).

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo prioridades en función de su disponibilidad y de las implicaciones paisajísticas.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas, en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentren comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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

11. *Seguimiento y vigilancia*

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbral crítico para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución 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 las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre la efectividad de las medidas de protección contra el ruido y campañas de mediciones acústicas a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 10.

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.

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.

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

12. *Documentación adicional*

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del proyecto a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico a que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección de la fauna a que se refiere la condición 4.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a la que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 7.

Emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 9.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental para las fases de construcción y explotación, a que se refiere la condición 11.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa 6 desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

- Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
- Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
- Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
- Informe del órgano ambiental de la Comunidad Valenciana.

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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 19 de diciembre de 2005.-El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	-
Delegación del Gobierno en Valencia	X
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha	-
Subdelegación del Gobierno en Valencia	-
Subdelegación del Gobierno en Alicante	X
Subdelegación del Gobierno en Albacete	X
Confederación Hidrográfica del Júcar	-
RENFE-Dirección General de Infraestructuras y Servicios	X
Dirección General de Educación y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana	-
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Generalitat Valenciana	-
Dirección General de Patrimonio Artístico de la Consejería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana	X
Diputación Provincial de Valencia	X
Diputación Provincial de Albacete	-
Diputación Provincial de Alicante	-
Ayuntamiento de La Font de la Figuera (Valencia)	X
Ayuntamiento de Mogente (Valencia)	X
Ayuntamiento de Villena (Alicante)	X
Ayuntamiento de Caudete (Albacete)	X
Departamento de Botánica de la Facultad de Biología de la Universidad de Valencia	-
Departamento de Geografía de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia	-

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Cátedra de Geología aplicada a las Obras Públicas-Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Valencia	-
Departamento de Ciencias del Medio Ambiente de la facultad de Ciencias de la Universidad de Alicante	-
Dirección General del Instituto Geológico y Minero de España . A.D.E.N.A. (Fondo Mundial para la Defensa de la Naturaleza)	-
Ecologistas en Acción	-
F.A.T. (Amigos de la Tierra)	-
GREENPEACE	-
S.E.O. (Sociedad Española de Ornitología)	-
Grupo de Estudio y Defensa del Entorno«Roncadell»	-
Xoriguer-Grupo Naturalista y Ecologista	-
Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista (CAME)	-
Acció Ecologista AGRO. La Casa Verde	-
Asociación Protectora de Animales y Plantas, «El Cóndor»	-

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

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana, comunica previo informe de la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento, que desde el punto de vista de las competencias de la Dirección General de Ferrocarriles, conviene señalar en el ámbito de estudio de la autovía las líneas férreas Madrid-Alicante y La Encina-Valencia, así como los enlaces de conexión entre ambas líneas, actualmente en explotación por RENFE, que podrían estar afectadas por su traza.

Además, señala que dentro de la Planificación Ferroviaria de la mencionada Dirección General se están realizando los estudios informativos de los proyectos de la línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia y Acceso a Alicante/Elche, así como las variantes propuestas de las actuales líneas de ancho Renfe, que pueden verse afectadas por la autovía.

La Subdelegación del Gobierno en Albacete, indica que deben evitarse estancamientos e inundaciones en las proximidades de las obras de drenaje. Indica el deber de realizar un estudio de todas las vías pecuarias interceptadas, dotando a la obra de una buena permeabilidad transversal. Considera que debe realizarse un estudio de recuperación ambiental e integración paisajística en las zonas afectadas por préstamos, vertederos e instalaciones de obra. Por último señala que en el proyecto de revegetación que se realice en el estudio de impacto ambiental deben incluirse especies propias de la zona.

La Dirección General del Patrimonio Artístico de la Consejería de Cultura y Educación de la Comunidad Valenciana, considera, que deberá estimarse con carácter vinculante la realización del preceptivo estudio de impacto sobre el Patrimonio Cultural Valenciano, evaluando la incidencia y estableciendo las necesarias medidas correctoras, debiendo realizarse una prospección arqueológica previa, incluyendo las zonas de canteras, préstamos y vertederos. Señala la incidencia de la actuación sobre los elementos del patrimonio etnológico.

Como medida de precaución del patrimonio paleontológico subyacente solicita la realización de una prospección previa a la ejecución de las obras en el tramo norte del trazado proyectado, por si se ven afectados los materiales del Cretácico superior continental.

RENFE, a través de la Dirección General de Infraestructuras y Servicios, destaca la posible interacción con la futura Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete-Valencia, indicando que sería conveniente analizar de forma coordinada los impactos ambientales en los tramos donde las dos infraestructuras discurren paralelas en especial aquellos relacionados con la hidrología superficial y la permeabilidad faunística.

El Ayuntamiento de La Font de la Figuera, expresa que la Comisión de Gobierno llegó a las siguientes conclusiones: que el Corredor Centro discurre por una zona ya prevista en las Normas Subsidiarias para la construcción de la futura variante de la N-344, y al ser compatibles ambos trazados evita una nueva agresión sobre el término municipal; y que el resto de corredores se desarrollan en zonas agrícolas de alto valor productivo, o bien en zonas de servicios, lo que supondría daños sociales y económicos que causarían un impacto ambiental elevado, por actuar como barreras arquitectónicas.

El Ayuntamiento de Villena, indica lo siguiente:

La actuación se localiza en una zona exclusivamente agrícola, con edificaciones aisladas, algunas de ellas abandonadas.

Sería conveniente que la alternativa a valorar en el EIA sea la que ocupa la actual N-344, evitando el efecto barrera.

Destaca que el proyecto pueda afectar a la construcción de un embalse en el Corredor Inicial.

La antigua vía del ferrocarril debe ser respetada a pesar de no estar rehabilitada, por ser un patrimonio cultural e histórico importante.

La actual N-330 discurre por la Cañada Real de Almansa, por lo que cualquier actuación que pueda afectar a esta vía pecuaria deberá cumplir la legislación.

En el Corredor Inicial a lo largo de la N-344 existen una serie de arboledas y pinadas, que cumplen una función ecológica muy importante para la fauna que emplea los cultivos como área trófica.

La Consejería de Medio Ambiente está llevando a cabo una reintroducción del cernícalo primilla en el valle de los Alhorines, por lo que hay que respetar todo el valle.

Al ser frecuentes fuertes avenidas de bajo período de retorno que favorecen los fenómenos erosivos por escorrentía procedentes de la Loma de las Albarizas, conviene tener en cuenta la red de drenajes y pasos existentes a través de la actual N-344.

Se realizarán varios pasos para fauna a lo largo de todo el recorrido, incluyendo una evaluación de los lugares idóneos donde situarlos.

Se adjunta además un informe arqueológico sobre los aspectos a tener en cuenta en el ámbito del estudio.

El informe arqueológico emitido por el Museo Arqueológico José María Soler del Ayuntamiento de Villena indica:

Analizada el área del proyecto no hay ningún yacimiento arqueológico conocido afectado.

El límite de la zona propuesta está situado junto a dos yacimientos documentados: el Cabezo del Cantalar y el Cerro de las Albarizas pertenecientes a la Edad del Bronce.

Por otra parte, el valle de los Alhorines fue una de las principales rutas de comunicación de la Hispania Romana, la denominada Vía Augusta, importante aspecto que hay que tener en cuenta.

Será necesario un riguroso estudio arqueológico previo al inicio de las obras, que se incluirá en el estudio de impacto ambiental. Asimismo, se deberá contar con un seguimiento arqueológico durante el desarrollo de las obras.

ANEXO II

Descripción del Estudio Informativo

El estudio informativo está encuadrado en el marco del Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007, Programa de Vías de Gran Capacidad. Su objeto es la conexión como Autovía entre la N-330 y la N-430, en las proximidades de Caudete y Font de la Figuera, dentro de la denominada Autovía Murcia-Jumilla-La Font de la Figuera, como alternativa interior libre de peaje al actual itinerario entre Murcia y Valencia por la Autovía A-7, Murcia-Alicante, y autopista de peaje Alicante-Valencia.

Las características generales de esta autovía son: sección tipo de doble calzada de 7 m., arcén interior de 1 m., exterior de 2,50 m., con berma de 1 m., y una mediana de 10 m.

Realiza una propuesta inicial de corredores-ámbitos, con una primera selección de corredores básicos (fase A), en donde se han excluido las zonas de calidad y fragilidad, evitando las zonas más sensibles del medio, con el desarrollo posterior de los trazados mediante ajustes sucesivos a escalas cartográficas más definidas (fases B y C), implantando un trazado que evite daños inadmisibles o riesgos inasumibles para el medio ambiente.

Su ámbito es el término municipal de La Font de la Figuera (Valencia) y áreas colindantes con él, que abarcan el término municipal de Villena (Alicante) y el oeste del término municipal de Moixent (Valencia).

El estudio informativo considera un Corredor Inicial de unos siete kilómetros por el que discurren las ocho alternativas estudiadas, del que parten otros tres: Oeste, Centro y Este.

El Corredor Inicial se desarrolla como una franja alargada serpenteante sobre la N-344 entre el enlace de esta carretera con la autovía de la N-330 (en el límite municipal de Caudete con Villena) hasta antes del polígono industrial de La Font de la Figuera. Es un territorio de terrenos suavemente alomados, con cultivos de secano y parcelas de viñas y almendros con riego selectivo, que se encuentra recorrido por las trincheras de las líneas abandonadas del ferrocarril antiguo y por la nueva línea de ferrocarril.

El Corredor Oeste es una banda de territorio que discurre por el oeste del núcleo de La Font de la Figuera y del promontorio de la Ermita de Santa Bárbara y entre éste y el pie de monte del Cerro Capurutxo, para luego acceder a la N-430 por el parcelario más occidental de la vega del río Canyoles. Es un territorio irregular que discurre sobre espacios de pie de monte, laderas de distinta pendiente y áreas llanas en las que se

encuentran cultivos leñosos abancalados pero también parcelas de regadío. Con este corredor se evita la afección al Monte de Utilidad Pública y al entorno directo de la Ermita de Santa Bárbara.

El Corredor Centro abarca las soluciones que responden a la propuesta que para la autovía plantea el planeamiento urbanístico del municipio de La Font de la Figuera. Se desarrolla en una franja de territorio que desciende desde el pie del Cerro del Capurutxo y entre el parque de la Ermita de Santa Bárbara y el núcleo urbano de dicho municipio accediendo a la vega del Canyoles con la N-344 y atravesándola hasta acceder a la autovía de la N-430 y su enlace. Se trata de un territorio sobre espacios de pie de ladera y áreas llanas en cuya primera parte se encuentran aterrazamientos de cultivo para pasar después al parcelario de la vega. Evita la afección al Monte de Utilidad Pública y a los entornos directos de la Ermita de Santa Bárbara y del núcleo urbano de La Font de la Figuera.

El Corredor Este, es una larga franja que discurre al este del núcleo de La Font de la Figuera siguiendo con flexibilidad la nueva línea del ferrocarril, descendiendo hacia las áreas más orientales de la vega del río Canyoles, sorteando por el este el polígono industrial de esta población, su área urbana consolidada y sus espacios de suelo urbanizable, cruzando la rambla del Fosito reorientándose hacia Moixent al este, siguiendo la dirección de las infraestructuras de la vega: autovía de la N-340 y las líneas del ferrocarril.

En su primera parte, se sitúan los espacios de mosaicos de cultivos y pinares sobre una topografía irregular formada por barrancos, lomas y fondos de vaguada hasta llegar a la vega; a partir de ahí se desarrolla sobre el fondo del valle del Canyoles, encajado al norte y sur por los pies de monte abarcando los espacios entre infraestructuras.

Con base en estos corredores el estudio informativo ha estudiado ocho alternativas, todas las cuales discurren por el corredor Inicio en los primeros siete kilómetros del tramo; posteriormente las 1 y 5 siguen por el Oeste; las 2 y 6 por el del Centro; y las 3, 4, 7 y 8 por el Este. Aunque todas las alternativas discurren por el corredor Inicio, las 1, 2, 3 y 4, tienen su origen en la N-344 en el enlace con la autovía N-330, mientras que las 5, 6, 7 y 8, lo tienen a unos 200 m del mismo, en sentido Villena.

Como conclusión de lo expuesto, se proponen como alternativas a estudiar en la siguiente fase B, las 2, 6, 3 y 7, desechándose las 1, 5, 4 y 8.

Estas cuatro alternativas completas resultan de la composición de otros tantos tramos parciales que se denominan A, B, C y D, de tal forma que las alternativas completas se forman con la siguiente combinación:

- Alternativa 2 = Tramo A + Tramo C.
- Alternativa 3 = Tramo A + Tramo D.
- Alternativa 6 = Tramo B + Tramo C.
- Alternativa 7 = Tramo B + Tramo D.

El estudio informativo indica que la Alternativa 6 es la más favorable para la definición final de la traza. Se descartan las 3 y 7, por demostrarse claramente peores, siendo menor la diferencia con la 2.

Hay que señalar que las alternativas 2 y 6 entre los p.k. 7+800 y 12+000 duplican por su margen derecha el trazado definido en el proyecto de construcción de la Variante de La Font de la Figuera redactado por la Demarcación de Carreteras en la Comunidad Valenciana, aprovechando también ocho pasos inferiores que solo necesitarán ser ampliados.

En la zona de influencia del estudio informativo se han tenido en cuenta otras actuaciones sectoriales como son el proyecto de la Línea de Alta velocidad Madrid-Levante en su tramo La Encina-Alicante, promovido por el Ministerio de Fomento, y el Proyecto del Trasvase Júcar-Vinalopó, promovido por la Confederación Hidrográfica del Júcar, que finaliza en la zona de Alhorines con la construcción de un embalse.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: clima, calidad del aire, geología, hidrología superficial y subterránea, suelos, vegetación, fauna, paisaje, áreas protegidas y de interés, medio humano y socioeconómico, planeamiento urbanístico y patrimonio cultural.

De la información del inventario de la situación preoperacional pueden destacarse, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental, los siguientes: el clima es mediterráneo continental templado y seco. La topografía determina las elevaciones periféricas de la Serra d'Enguera, los cerros de El Capurutxo y de los Alorines, y la Sierra Grossa; y los valles, que incluyen parte de la Depresión de Caudete y, los

del río Canyoles y la Rambla del Fosino. Los relieves están constituidos por calizas y dolomías y las depresiones por sedimentos margosos. La principal estructura es la Falla de Font de la Figuera de más de 30 km de longitud.

La mitad norte de La Font de la Figuera está integrado en el Lugar de Interés Comunitario (LIC) «Serra d'Enguera»; destacando hábitats naturales de interés comunitario como el Cerro de Capurutxo, donde se encuentra las Cova Santa y del Triangle de interés arqueológico, el Cerro de las Ganaderas y el Alt de Cofrent, con formaciones vegetales singulares, y en sus proximidades el LIC de Els Alforins. El encuadre hidrográfico pertenece a la cuenca del río Canyoles, actualmente el acuífero se encuentra contaminado por nitratos al utilizar fertilizantes en dosis altas.

La fauna es muy variada: anfibios; reptiles; aves, de las cuales 6 son vulnerables: cigüeña blanca, aguilucho cenizo, águila perdicera, cernícalo primilla, halcón peregrino y tórtola común, 5 insuficientemente conocidas: milano real, azor, gavián, alcotán y chotacabras gris, y 3 raras: águila real, búho real y graja; y mamíferos, zorro, jabalí, turón y tejón. Así mismo, el patrimonio cultural es muy amplio y ligado a la Historia de la zona, distinguiendo entre patrimonio arqueológico, histórico-artístico e intangible, habiéndose recogido un total de 32 registros en La Font de la Figuera y 61 en Moixent.

Los impactos dentro de los corredores según indica el estudio de impacto ambiental son los siguientes: en el corredor Oeste, las alternativas 1 y 5, producen afecciones ambientales visuales relacionadas con el paisaje, la erosión, la fauna y el patrimonio cultural. Las alternativas 2 y 6, en el corredor Centro, presentan riesgos de afección a acuíferos, paisaje, y posible afección al patrimonio cultural debido a su proximidad a yacimientos. Por último, las alternativas 3, 7, 4 y 8, por el corredor Este, suponen efectos ambientales altos relacionados con la erosión, con alturas de desmonte y terraplén importantes, afecciones a suelos de la vega de la rambla de Canyoles, a explotaciones agrícolas, a yacimientos arqueológicos, y a vías pecuarias.

La identificación y valoración de los impactos característicos más significativos de las alternativas 2 y 6 (que son las ambientalmente más favorables) atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son:

Globalmente presentan un perfil ambiental que abarca desde impactos positivos altos 9/10 en mejora ambiental de la travesía urbana de Font de la Figuera hoy día sobrecargada de tráfico, con alto porcentaje de vehículos pesados, a negativos 7/10 en los regímenes de acuíferos y paisaje, particularmente al ir descendiendo sobre las laderas al oeste de Font de la Figuera puede condicionar el régimen de acuíferos, también en el paisaje, es negativo en 7/10, pues tiene movimientos de tierras de grandes dimensiones, desmontes hasta 13 m. y terraplenes de 9,50 m., así como glorietas y enlaces sobre elementos paisajísticos de gran interés como los bancales o la Ermita de Santa Bárbara y su vía crucis anejo.

Con impacto de grado negativo 5/10, se presenta en la degradación de los suelos, el efecto barrera en la fauna, además con molestias sobre un área de interés medio y la ocupación de 7 ha de biotopo primario. También se incluye con esta calificación, el efecto barrera por las afecciones a 25 caminos, de los cuales sólo se restituyen directamente tres, ocupándose linealmente otros 6, y tres veces la línea de ff.cc. abandonada; el camino al Cerro de Santa Bárbara se restituye dando un rodeo de 400 m. Respecto a las vías pecuarias, el enlace inicial afecta a una cañada real, cruzándose además una colada y dos cordeles, uno de los cuales linealmente en 1.200 m.

Impactos de grado moderado 4/10 los encontramos en los desmontes con alturas hasta 9.00 m. Sobre la hidrología superficial en la zona endorreica Hoya Manuel en 2 km, y en los viaductos en la confluencia de ramblas. El impacto del ruido sobre 9 edificaciones, sobre el Cerro de Santa Bárbara y un espacio verde. Incluyendo la expropiación en la zona agrícola de 24 ha de regadío y 21,70 ha de leñosos.

Resumiendo, el estudio de impacto ambiental califica el impacto de ambas alternativas 2 y 6 en torno a un nivel moderado 5/10.

El estudio de impacto ambiental concluye en términos ambientales integrales, que parece preferible la alternativa 2 frente a las alternativas 6, 3 y 7 (en este orden de preferencia) por presentar ventajas en mayor número de áreas ambientales. No obstante, añade, la alternativa 6 presenta un perfil ambiental similar y aunque implica la contrapartida de asumir un peor perfil de impactos en algunas afecciones, es ambientalmente asumible, ya que en ningún caso se da en ella un impacto de grado crítico o inadmisibles.

Finalmente el estudio de impacto ambiental hace un resumen de la importancia de los impactos que ha manejado, señalando como principales los siguientes:

La vulnerabilidad de los acuíferos calizos cársticos de los cerros calizos en el conjunto del Capurutxo.

El valor del paisaje en el entorno de la población de La Font de la Figuera.

La calidad ambiental de vida que se puede ver amenazada por las emisiones del tráfico actual y futuro de largo recorrido.

El interés de los recursos arqueológicos de la zona y su elevado potencial de hallazgos incluida la presencia de la Vía Augusta, de trazado desconocido.

El interés de las vías pecuarias que cuenta con algunas Cañadas Reales y elementos singulares en este entorno.

El estudio de impacto ambiental ha previsto las siguientes medidas preventivas y correctoras para la gestión de la obra:

Restricciones a la ubicación de instalaciones, servicios, préstamos y vertederos, con una clasificación de zonas.

Programa de prospección y control arqueológico.

Jalonamiento de protección en áreas sensibles.

Exigencias a las instalaciones y a las tareas y procesos de la obra.

Tareas de recuperación ambiental en obra.

Programación de las tareas ambientales y actividades de obra.

Control paleontológico de la obra.

Las medidas de corrección del impacto que se ha incluido en la concepción y diseño del estudio de impacto ambiental, son las siguientes:

Medidas de estabilización de taludes.

Medidas de corrección hídrica.

Pasos de animales.

Cerramiento y dispositivos de escape para la fauna.

Medidas de permeabilización de la variante para las personas.

Compensación por expropiación de edificaciones.

Pantallas antirruído.

Restitución y paso para las vías pecuarias.

Plan de recuperación ambiental de los elementos de la variante.

El estudio de impacto ambiental en el programa de vigilancia ambiental (PVA), ha diseñado los siguientes controles para la fase de obras con el seguimiento de:

Las prospecciones y control arqueológicos.

Instalación del jalonamiento de protección.

Las tareas de revegetación.

Las restricciones de la programación de obra.

Asimismo en la fase de explotación ha previsto los siguientes controles con el seguimiento de:

Las medidas de estabilización de taludes.

Las medidas de corrección hídrica.

Cumplimiento del plan de recuperación ambiental de la variante.

Las medidas de permeabilización para la fauna.

Las medidas de permeabilización para las personas y el ganado.

Control de los niveles sonoros y eficacia pantallas antirruído.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de doce alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Júcar solicita garantías en el drenaje superficial de las aguas a los cauces, la no afección a cursos de aguas superficiales y subterráneas por vertidos contaminantes, así como a los cauces y zonas de servidumbre por préstamos y extracciones, cuidando las formaciones vegetales de la ribera.

Respecto a las aguas subterráneas, se deberán localizar los acuíferos, zonas de recarga y descarga, calidad de las aguas e inventario de vertidos, la evolución estacional de los niveles freáticos y los flujos subterráneos.

La Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Conselleria de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana elige la alternativa 2 como la más favorable señalando sus ventajas, indicando que afecta en 2.000 m. a la zona endorreica de la Hoya de Manuel, así como a los acuíferos cársticos que podrían ser drenados al excavar las bases de los cerros del conjunto del Capurutxo.

Indica que también se producen afecciones a las vías pecuarias «Cordel de la Sierra del Rocín y Caico» y a la «colada-azagador de La Caseta Albero».

Por último, recomienda la realización de prospecciones arqueológicas y paleontológicas, de acuerdo con la Ley del Patrimonio Cultural Valenciano.

El Ayuntamiento de La Font de la Figuera, propone construir pantallas o barreras acústicas en los puntos próximos a la población.

El Ayuntamiento de Villena se ratifica en su totalidad en los informes relativos a los aspectos medioambientales que envió durante la fase de consultas realizada por el Ministerio de Medio Ambiente y, que se han recogido en el Anexo I de esta declaración de impacto ambiental.

Considera la alternativa 2 como preferible, entre otras razones para proteger al cernícalo primilla, y además, siguiendo criterios ambientales, indica que presenta las siguientes ventajas respecto a la alternativa 6:

1. Menor movimiento de tierras, tanto de terraplén como de desmonte, lo que implica menores necesidades de préstamos y menor superficie de vertido.
2. Menor erosionabilidad: requiere dos desmontes frente a mayor número de desmontes y con mayor altura de la alternativa 2.
3. Menor impacto sobre el suelo, ya que afecta a un menor número de hectáreas de suelos de elevada calidad.
4. Menor impacto sobre el paisaje, con desmontes limitados a 5,50 m frente a dimensiones verticales de 9 m.
5. Menor impacto sobre el medio humano, al afectar a 6 edificaciones aisladas a menos de 150 m frente a 9.
6. Menor efecto barrera, pues solo interrumpe 16 caminos frente a 23.

Sin embargo, la alternativa 6 afecta sólo a 0,2 ha. de matorral mediterráneo frente a 0,7 ha que afecta la alternativa 2.

Además indica, dado que la litología de la zona es muy erosionable, que pendientes superiores a 3H:2V dificultarán el arraigo de la vegetación debido a la pérdida continua de suelo, por lo que debe estabilizarse previamente éste.

Aconseja que se debe evitar el efecto barrera en la zona de Las Albarizas, ya que es muy probable sea junto con el valle de los Alhorines, un corredor biológico hacia la Sierra del Morrón, donde se incluye el LIC de los Alhorines, solicitando por este motivo pasos para fauna cada 500 m.

Solicita medidas preventivas para la protección del Cernícalo Primilla especie catalogada en peligro de extinción por el Decreto 265/1994 en el que se aprueba el Catálogo Valenciano de Especies Amenazadas de Fauna, para lo cual, se está llevando a cabo desde 1997 un proyecto de reintroducción en el valle de los Alhorines. Ya se han localizado nidos en edificaciones aisladas cerca del proyecto.

Indica que deberá preverse una vía de servicio pavimentada a ambos lados de la autovía que garantice la conexión con todos los caminos y pasos que cruzan.

Por otra parte, comunica que la alternativa 6 afecta a la antigua vía del ferrocarril que unía Villena, Alcoy y Yecla, transformada en vía verde denominada «del Chicharra».

Advierte que se deberá evitar la contaminación lumínica, por el efecto que produce sobre la actividad de la fauna.

Por último, aboga por la conservación de la vegetación de forma que no sean afectadas las masas boscosas existentes.

ANEXO V

Información Complementaria solicitada del estudio informativo previa a la formulación de la Declaración de Impacto Ambiental

Tras el análisis del contenido del estudio de impacto ambiental y del resultado de la visita realizada a la zona del proyecto para la propuesta de declaración de impacto ambiental se constató que para concluir el pro-

ceso de evaluación es necesario modificar y completar algunos aspectos del estudio remitido. A continuación se desarrollan los considerados:

1. *Interacción de la autovía con las nuevas líneas ferroviarias de Alta Velocidad*

Para evitarlo se ha modificado el perfil longitudinal entre los pp.kk. 8,0 y 10,5, subiendo la rasante para poder pasar sobre la L.A.V. Madrid-Valencia y sobre el ramal Valencia-Alicante. Al mismo tiempo, se ha cambiado el trazado en planta de la línea «Variante 3.ª Vía Fuente la Higuera» con el fin de evitar dos cruces entre ambas vías; y bajado la rasante entre los pp.kk. 0,9 y 3,4, para pasar bajo la misma.

2. *Compatibilidad con el transvase Júcar-Vinalopó, ya construido en la zona de influencia de la autovía*

El informe complementario señala que se ha comprobado su compatibilidad, y no hay afección.

3. *Localización de elementos del Patrimonio Cultural*

Se han localizado en un nuevo trabajo de campo e incluido en el informe complementario: la Cova Santa, el yacimiento de Alt del Rugló y el Puente sobre el río Canyoles, ninguno de los cuales se verá afectado por las obras.

4. *Reconsideración de las zonas previstas en el estudio de impacto ambiental para la ubicación de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares de obra*

Se han previsto tres zonas de préstamos y vertederos: la 1.ª, el lugar de vertidos de la excavación del ferrocarril Madrid-Valencia; la 2.ª, el lugar de vertidos de la excavación de la carretera N-344, y la 3.ª, se sitúa en los terrenos alomados situados al norte del centro penitenciario de Fontaneres y limitados por la N-344. Las instalaciones de obra se han situado en el entorno de la antigua estación de La Font de la Figuera.

5. *Afección a la fauna, afectada por el efecto barrera de la autovía*

Según indica la información complementaria se trata de comunidades de pequeños mamíferos, y determina que los drenajes propuestos como obras transversales, cuyas dimensiones mínimas son estructuras circulares de diámetro 1,80 m, parecen suficientes para operar como pasos.

6. *Reconsideración de la ubicación y número de las balsas de decantación, y consideración de los elementos a proteger de las pantallas antirruído, su localización y longitud*

La localización de las balsas señaladas en la información complementaria será confirmada por el diseño completo de la red de drenajes, que se lleva a cabo en la última fase del proyecto de construcción.

La necesidad de pantallas antirruído viene de la estimación de niveles sonoros calculados por el estudio de impacto. Además, la estimación de los niveles sonoros futuros ha identificado otras áreas donde, dados los niveles de tráfico estimados y en hipótesis de propagación libre, es necesaria la instalación de pantallas de atenuación del ruido.

