

que el impacto sobre el fondo se puede considerar despreciable. Asimismo, las consecuencias de este impacto se minimizan atendiendo a la pobreza biótica de las aguas del puerto.

A este impacto habría que sumar el riesgo de eventuales pérdidas de combustibles, aceites u otros elementos contaminantes procedentes de la maquinaria adscrita a la obra. Considerando que se tomarán todas las medidas posibles en cuanto a mantenimiento y supervisión de la maquinaria, la incidencia de este impacto debe considerarse también de muy baja entidad, ya que en el peor de los supuestos los posibles vertidos accidentales serán puntuales y de escasa magnitud.

Los impactos señalados en apartados precedentes se presentan con una probabilidad variable de suceder. De esta forma, la formación de la «pluma» de finos en suspensión es un hecho predecible con total seguridad, mientras que la contaminación por vertidos accidentales tiene un carácter eventual y estocástico.

La duración de los citados impactos será, como mucho, de 22 meses (plazo de ejecución del proyecto) y su frecuencia será diaria. Los efectos de la suspensión de finos y eventuales vertidos accidentales son reversibles a corto y medio plazo, sobre todo a la finalización de las obras, con el cese de la causa que los produjo.

Con fecha 26 de octubre de 2004 se consultó a la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias, la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación del Gobierno de Canarias, Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife, Dirección General de Costas, Dirección General para la Biodiversidad, Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife, Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma, Ecologistas en Acción, Sociedad Española de Ornitología (S.E.O.), y Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza (A.T.A.N.).

La Dirección General de Medio Natural del Gobierno de Canarias considera que la zona de ejecución del proyecto no queda incluida en ningún área de especial protección designada en aplicación de las Directivas Habitats y/o Aves, así como tampoco en ningún humedal del Convenio Ramsar. También deducen del contenido de la Memoria Resumen que no habrá efectos adversos significativos sobre el Medio Ambiente. No obstante lo anterior, emiten las siguientes sugerencias para minimizar los potenciales impactos ambientales:

Minimizar el uso de todo uno de cantera y, si fuese posible, sustituir el mismo por áridos de mayor granulometría, con objeto de disminuir la pluma de turbidez generada.

Maximizar la reutilización en la propia obra de los productos obtenidos en el dragado, para evitar su traslado a vertederos autorizados y la necesidad de extracción de mayores cantidades de material de cantera.

En la medida que sea posible, la actual escollera de protección presente en el Muelle de Ribera deberá ser reutilizada en las obras descritas y contempladas en el proyecto, para así reducir los recursos naturales a extraer de canteras autorizadas.

Por último, destacan que, con independencia de todo lo anterior, el proyecto en cuestión, en aplicación de artículo 7.4 de la Ley 11/1990 de 13 de Julio, de Prevención del Impacto Ecológico, debe someterse a Evaluación de Impacto ambiental, por estar comprendido en su Anexo III, apartado 6. (En caso de ser un no sometimiento según la legislación estatal, ha de actuar como órgano ambiental la Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Canarias, como establece el artículo 20.2 de la citada Ley.)

La Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda considera que se debería tener en cuenta las previsiones al tráfico rodado, durante la realización de las obras, y en su definitiva puesta en servicio. También consideran que se deberían recoger las referencias urbanísticas de Planeamiento Territorial y Urbanístico y demás circunstancias que permitan estimar su relación con el proyecto. Además proponen que se debería aportar datos y previsiones en lo relativo a la necesidad de utilizar préstamos o la existencia de excedentes de tierras y a las soluciones previstas al respecto mediante la utilización de canteras y vertidos, así como concretar los materiales de construcción utilizables, sus calidades y los procedimientos previstos de puesta en obra, de modo que quepa formular una estimación de las posibles consecuencias ambientales del proyecto en consideración. Por último, consideran que se debería prever e incluir las posibles obras e instalaciones auxiliares significativas por su especial capacidad de impacto ambiental o que deriven de procedimientos constructivos no habituales.

Con fecha 22 de abril de 2005, se da traslado de las contestaciones recibidas a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Con fecha 5 de mayo de 2005 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un documento remitido por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife en el que, en atención a las consultas realizadas y con objeto de minimizar los efectos ambientales, se compromete a efectuar las siguientes medidas:

Redactar, y aplicar durante las obras, un Programa de Seguimiento Ambiental con el mismo grado de control que obras de similares características y sometidas recientemente a tramitación reglada de Impacto Ambiental.

Fijar, como condición de ejecución de las obras, la necesidad de realizar cierres perimetrales previamente a la ejecución del relleno general para formación de explanadas.

Reutilizar, dentro de las propias obras, tanto los materiales de dragado como los de demolición.

Recuperar y reutilizar la escollera que, en la actualidad, protege la Explanada del Muelle de Ribera que, de no recuperarse, quedaría enterrada, disminuyendo así las necesidades de obtener escolleras para las obras.

Realizar un estudio del tráfico, sobre la incidencia del tráfico de las obras en las vías de acceso y en el propio Puerto, y proponer las medidas y señalización correspondiente.

Incorporar en la documentación objeto de contratación los condicionantes que se derivan del compromiso establecido en este escrito y las medidas correctoras que, con carácter general, la Autoridad Portuaria viene aplicando a obras marítimas de similares características.

Con fecha 1 de diciembre de 2005, se remite un escrito a la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias en el que se solicita que informe sobre la necesidad o no de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental, habida cuenta la publicación del Decreto 52/2005, por el que aprueba el reglamento de desarrollo y ejecución de la ley de puertos de Canarias, donde se fijan unos umbrales para sometimiento a evaluación de impacto ambiental que no son superados por esta actuación.

En el escrito de contestación, de fecha 24 de enero de 2006, la citada Viceconsejería manifiesta que el proyecto no va a suponer efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, según se desprende de la memoria resumen, y por tanto no parece necesario su sometimiento a evaluación de impacto ambiental.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, especialmente los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo y considerando las respuestas recibidas, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo precitado, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 10 de febrero de 2006, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental el Proyecto «Prolongación Sur del Muelle de Ribera y Ensanchamiento de la alineación del dique del Puerto de Santa Cruz de la Palma».

Madrid, 13 de febrero de 2006.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

4574

RESOLUCIÓN de 13 de febrero de 2006, 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 proyecto «Plan coordinado de obras de la 2.ª parte, 2.ª fase de la zona regable del Canal del Cinca (Huesca)», sector XX bis «El Tormillo», promovido por la Confederación Hidrográfica del Ebro.

1. Objeto, justificación y localización del proyecto

El proyecto, promovido por la Confederación Hidrográfica del Ebro, cuyo órgano sustantivo es la Dirección General del Agua, tiene por objeto continuar con la transformación a zona regable, que ha sufrido el Canal del Cinca (Huesca). En la actualidad, la zona declarada regable del Canal del Cinca se encuentra transformada, excepto el sector XX-bis, objeto de este proyecto.

La zona de estudio se localiza en la Cuenca del Ebro, al sureste de la provincia de Huesca, englobando a los núcleos urbanos de Terreu, El Tormillo y La Masadera. Tiene una extensión de 2.855 ha, de las que 1.449 se consideran regables.

2. Descripción del proyecto

Los datos esenciales que describen el proyecto son los siguientes:

Balsa de regulación de 50.000 m³ de capacidad, a la cota 450 m, abastecida mediante un bombeo de 265 m de longitud y de 3,3 m³/s de caudal desde la acequia de Pertusa, empleando tubería de 800 mm de diámetro.

La línea eléctrica necesaria, de 15 kv, tendrá una longitud de 800 m. Se implantarán 59.388 m de tuberías de diámetros comprendidos entre 150 y 1.100 mm. Los desagües tendrán una longitud total de 19.135 m

e irán a cielo abierto o enterrados, dependiendo de la naturaleza del terreno.

Se prevé la construcción de una red de caminos de una anchura de 5 y 6 m en una longitud de 10.775 m.

3. Descripción del medio

Esta zona se enmarca en el interfluvio de los ríos Cinca y Alcanadre, más concretamente, en la cabecera de la cuenca del barranco de La Clamor Vieja, que vierte sus aguas en el río Cinca por su margen derecha.

La vegetación principal son las garrigas y bosques esclerófilos. Aunque en la actualidad la mayor parte de los terrenos están cultivados.

Cabe destacar la presencia, en la vertiente nororiental de la Muela de Terreu, de un enclave de *Boleum asperum*, especie endémica exclusiva de la Depresión del Ebro, catalogada como vulnerable en el Catálogo de Aragón e incluida en el anexo II de la Directiva 92/43/CEE.

Además, es importante la presencia de endemismos como *Chronanthus biflorus* y *Ferula loscosii*.

Respecto a la fauna, hay una gran presencia de aves, destacando el Alimoche (*Neophron percnopterus*); el Águila real (*Aquila obryas*); el Águila culebrera (*Circaetus gallicus*); Halcón peregrino (*Falco peregrinus*); Aguilucho cenizo (*Circus cyaneus*);

También destaca la presencia de especies esteparias como Alcaraván (*Burhinus oedicuexus*); Carraca (*Coracias garrulus*); Calandria (*Melanocorypha calamira*); Terrera común (*Calandrella brachydactyla*), incluidas todas en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE.

Entre los reptiles cabe destacar la existencia de la lagartija ibérica (*Pseudoeurycea hispanica*), la lagartija cenicienta (*Psammodromus hispanicus*), la lagartija colirroja (*Acanthodactylus erythrurus*), la lagartija colilarga (*Psammodromus algerius*), la culebra viperina (*Natrix maura*) y la salamandrina común (*Tarentola mauritanica*). Todos ellos catalogados «de interés especial» en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

Entre los anfibios cabe citar el sapo común (*Bufo bufo*), sapo corredor (*Bufo calamita*) y la rana común (*Rana perezi*). Incluidos en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, como especies «de interés especial».

4. Tramitación de evaluación de impacto ambiental

La tramitación se inició el 2 de agosto de 1993, el resultado de las consultas realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se trasladó a la Confederación Hidrográfica del Ebro, con fecha 11 de enero de 1994. La información pública del proyecto y estudio de impacto ambiental se realizó durante treinta días a partir del 30 de mayo de 2003, trasladando la Confederación Hidrográfica del Ebro el expediente y la preceptiva documentación ambiental del proyecto a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 25 de agosto de 2004.

5. Análisis del proceso de evaluación

a) Fase de consultas y definición del alcance de la evaluación; impactos significativos iniciales.

El Estudio de Impacto Ambiental analiza principalmente lo siguiente:

Afección a avifauna.

Afección a la vegetación incluida en el anexo II de la Directiva 94/43/CEE.

Afección a yacimientos arqueológicos.

Afección al suelo.

Afección al régimen hídrico.

b) Estudio de Impacto ambiental: análisis global de calidad y contenido.

Afección a la avifauna.—El territorio afectado por la transformación se encuentra situado en el interior de la zona denominada Los Sasos, con una superficie aproximada de 10.000 ha, en donde se detectan especies de aves incluidas en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE. Por ello, como indicó la Dirección General del Medio Natural del Departamento del Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón, el estudio de impacto ambiental recoge que la principal afección del proyecto a la avifauna es su riesgo de colisión con la línea eléctrica proyectada. Por ello, y con objeto de reducir la misma, se propone instalar en los 800 m. de su longitud sistemas para evitar el riesgo de choque y electrocución de las aves.

Antes del inicio de los trabajos el promotor deberá redactar un Plan de Obra, teniendo en consideración las observaciones realizadas por la citada Dirección General, con objeto de no afectar la reproducción y cría de las especies protegidas afectadas por el Plan Coordinado de obras de la zona propia de riego del Canal del Cinca.

Afección a la vegetación.—En relación con el impacto a la vegetación, el estudio de impacto ambiental recoge que en la zona de la actuación se

ha detectado la presencia de *Boleum asperum*, incluida en el anexo II de la Directiva 92/43/CEE, así como *Ferula loscosii*, endemismo aragonés, y otras especies de interés.

Como medida preventiva, el estudio de impacto ambiental recoge que antes de iniciarse las obras se identificarán y señalarán aquellos lugares en donde habita *Boleum asperum* (lindes de cultivo, de caminos, etc), con objeto de evitar que las obras, movimientos de tierra, apertura de caminos de obra, zanjas y circulación de maquinaria y camiones con objeto de que se pueda evitar la afección a dicha especie protegida. Tampoco se repoblarán aquellas lindes donde exista *Boleum asperum*.

Afección a yacimientos arqueológicos.—En el estudio de impacto ambiental se menciona que la zona de estudio cuenta con la presencia de algunos yacimientos arqueológicos, cuya ubicación se sitúa fuera de la zona que se va a transformar y fuera del alcance de las obras proyectadas. Aun así, al inicio de cualquier obra o remoción de terreno se debe realizar una prospección arqueológica intensiva y que las actuaciones deben ser realizadas por personal técnico cualificado, siendo coordinada por los Servicios Técnicos del Departamento de Cultura y Turismo del Gobierno de Aragón, como se indica en el estudio de impacto ambiental.

Afección al suelo.—Para estabilizar el terreno y evitar la erosión, principales afecciones del proyecto, se revegetarán los taludes y las zonas residuales de ocupación por obras e infraestructuras, lo cual queda recogido en el estudio de impacto ambiental, al igual que las medidas siguientes:

El trazado de los caminos de acceso deberá realizarse preservando los mejores suelos y adaptándose a la red de caminos existentes.

Los materiales sobrantes se utilizarán en la regeneración de canteras y zonas de extracción de préstamos ya existentes fuera de la zona de estudio. Si esto no fuera posible, se llevarán a vertedero autorizado todos los materiales no útiles o basuras, incluidos los restos de áridos.

Así mismo están previstas las plantaciones de los lindes de caminos y en aquellos lugares donde sea necesario proteger el terreno y realizar repoblaciones, y en aquellas zonas consideradas no regables por razones edafológicas o de topografía inadecuada y que no sean aprovechables para otros usos.

En relación con el impacto originado por la extracción de áridos para la construcción de la balsa, este debe ser minimizado, recomendándose que la extracción se realice fuera del Sector XX-bis.

Los desperdicios y residuos originados en la ejecución de las obras serán transportados a un vertedero legalizado, tal como solicita el Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón.

Afección al régimen hídrico.—El EsIA recoge que para evitar el crecimiento desmesurado de los coeficientes de escorrentía superficial se diseñarán colectores con pendientes longitudinales mínimas. Además para atenuar el aumento de los caudales de escorrentía superficial y subterránea las obras de canalización no se realizarán en barrancos fuertemente encajados e incorporarán acabados rugosos y sistemas de disipación de energía a fin de controlar los regímenes de velocidades. La red de desagües propuesta garantiza el mantenimiento del nivel de la capa freática.

Con objeto de detectar mínimas variaciones en la calidad de las aguas del río Alcanadre, a causa de las obras en la fase de construcción y debido al incremento de la fertilización y del uso de productos fitosanitarios, se analizará frecuentemente la calidad de las aguas. En el caso de detectar una disminución en su calidad se adoptarán medidas para eliminar este impacto y devolver las características hídricas naturales al río, tal como solicita el Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón.

b.ii) Tratamiento del análisis de alternativas. Selección de alternativa.

Se han considerado tres alternativas: la no ejecución del proyecto, la transformación mediante riego por gravedad y la transformación con sistema de riego por aspersión. Respecto a la primera alternativa se considera que la ejecución de este proyecto es de gran importancia para la fijación de población en la zona, aspecto a tener en cuenta debido a la continua tendencia a la despoblación de esta comarca.

Respecto a las dos alternativas restantes, se opta por el sistema de riego por aspersión, ya que supone una mayor eficacia en el riego frente al de gravedad.

c) Fase de consulta y participación.

Durante el periodo de información pública se han formulado dos alegaciones de don David Solano Rubiella, en representación de UAGA de la Comarca del Somontano y de don Luis Miguel Bometon Trallero, como presidente de la asociación de vecinos «La Torraza» del Tormilo. Ambas alegaciones son idénticas en su contenido, y entre otras medidas piden que se incluyan la totalidad de las parcelas dentro del perímetro señalado como regable, incluyendo las que forman parte de la Cuenca del barranco de «La Clamor».

Una vez contrastados los datos por el promotor, éste considera que se podría hacer una ampliación de 46,7 has, las cuales corresponderían a los términos municipales de Peralta de Alcofea (El Tormillo) y Sariñera (La Masadera). No pudiéndose aplicar a las parcelas dentro del Barranco de la Clamor, por su dificultad orográfica. También se solicita la inclusión de las parcelas ubicadas en las dos mesetas al Este y al Oeste del Perímetro de la Zona regable, lo cual es considerado como inabordable dentro de las infraestructuras del Cinca en la situación actual.

En definitiva, después de ser consideradas las alegaciones, se realizará una ampliación de 46,7 hectáreas, sobre el proyecto original, lo que supone una superficie total transformable en regadío de 1.495,7 has.

6. Especificaciones para el seguimiento

El Estudio incluye un Programa de Vigilancia Ambiental sobre el control y seguimiento de los siguientes factores ambientales: Aforos de caudales, vertido de sajes, calidad de las aguas, consumo de agua de riego, calidad del agua de riego, contaminación del suelo, salinización del suelo, erosión, formaciones vegetales, especies vegetales autóctonas, especies vegetales alóctonas, avifauna, daños sobre la fauna, fauna alóctona, ruinas aisladas, condiciones de riego, condiciones de drenaje, puesta en riego, cultivos, actividades, evolución del sector agrario, desarrollo socioeconómico, sensibilización ambiental, formación tecnológica, conservación del patrimonio histórico cultural.

7. Conclusión

Analizada la documentación del expediente la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 13 de febrero de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del «Plan Coordinado de obras de la 2.ª parte, 2.ª fase de la zona regable del Canal del Cinca (Huesca), Sector XX-bis «El Tormillo», concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto 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, y se comunica a la Confederación Hidrográfica del Ebro para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 13 de febrero de 2006.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

4575 *RESOLUCIÓN de 14 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el «anteproyecto de adecuación, reforma y conservación del corredor de Levante. Tramo: La Roda-Alicante», 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, establece en el artículo 1.2, que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas en el anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a evaluación de impacto ambiental en forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

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 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 resoluciones sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El «Anteproyecto de adecuación, reforma y conservación del corredor de Levante. Tramo: La Roda-Alicante», se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986 «Otros proyectos: cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de

ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente».

De acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 2 de agosto de 2005 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos con el objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 9 de enero de 2006, la Dirección General de Carreteras remitió información complementaria a solicitud de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en la que se analiza con más detalle las actuaciones que potencialmente podrían afectar a espacios incluidos en la Red Natura 2000 y se establecen las correspondientes medidas correctoras y protectoras.

El anteproyecto objeto de la presente resolución completa actuaciones encaminadas a la mejora de las condiciones de seguridad vial de la autovía y al cumplimiento de la normativa aprobada en los últimos años en cuanto a trazado, sistema de contención de vehículos, señalización, etc., con el fin de equiparar la A-31, en el tramo indicado, a los niveles de seguridad y servicio de las autopistas y autovías más modernas. Asimismo, contempla actuaciones de conservación ordinaria y extraordinaria. La longitud del tramo de estudio es aproximadamente de 136 kilómetros. No obstante, las actuaciones están previstas únicamente entre distintos puntos kilométricos, no afectando a la totalidad del tramo.

Las actuaciones asumidas en el Anteproyecto se refieren, en líneas generales, a mejoras sobre la autovía actual, que sintéticamente se tipifican en:

Actuaciones de adecuación de equipamientos, que se evalúan a partir de los inventarios realizados, señalando en el Anteproyecto los elementos que no cumplen la normativa actual y que por tanto deben ser modificados, denominados en el Anteproyecto como Carencias: barreras de seguridad, elementos del sistema SOS, pasos de mediana, adaptación de señalización, etc. Se trata de actuaciones con una escasa incidencia sobre el medio.

Actuaciones de reforma y mejora, suponen intervenciones más importantes, tales como construir una variante del trazado actual en planta o alzado, o modificar y reordenar los accesos a la autovía. Son las actuaciones de mayor incidencia sobre el medio.

Por último, Actividades de conservación son independientes a la realización de reformas en la carretera, y se ha considerado en el Anteproyecto la valoración de estas medidas en el periodo de los próximos 20 años, realizándose un estudio específico de los firmes de la autovía, actuaciones por grupos de conservación integral, y en las obras de fábrica de la autovía. El carácter de estas actuaciones, asociadas a las labores de conservación, mantenimiento y explotación de la vía, justifica el que se excluyan de la consulta ambiental.

Por otro lado, deben considerarse las necesarias actuaciones asociadas a la ejecución de estas actuaciones sobre el viario actual, que conllevarán la ocupación de superficies adicionales como pueden ser los préstamos de nueva apertura.

Dichas actuaciones se enmarcan en la autovía A-31, en el tramo comprendido entre el p. k. 29,800, límite provincial Cuenca-Albacete, y el p. k. 165,600, provincia de Alicante.

Los aspectos ambientales más importantes reseñados en el documento ambiental presentado por el promotor, son los que se relacionan a continuación. Los criterios de selección adoptados en dicho documento atienden a dos factores: superficies de nueva ocupación (tramos de nuevo trazado con longitud mayor a 1 km. y volúmenes totales de movimiento de tierra por encima de 200.000 m³), y aspectos medioambientales inventariados en el entorno (hábitats inventariados, vegetación, espacios protegidos o catalogados, etc.).

La relación de tramos en los que se dan alguna de estas dos circunstancias es la que se sintetiza a continuación, indicando entre paréntesis los pp. kk. correspondientes a la progresiva de la antigua designación de la vía:

Pp. kk. 40+800-50+300. Se destaca por superar los 200.000 m³ de volumen total de excavación y relleno. No obstante, la actuación se define sobre la banda de dominio público y caminos de servicio de la actual autovía, no implicando apenas ocupaciones adicionales por la misma, situándose además en un entorno sin condicionantes ambientales. En esta actuación se intercepta una vía pecuaria, en concreto una Colada, con cruce de la vía actual mediante una estructura.

Pp. kk. 99,000-99,800. Este tramo se aproxima a la ZEPA Área Esteparia del Este de Albacete, si bien, la única actuación asumida en el Anteproyecto en este tramo se refiere a la elevación de rasante en calzada derecha, sin salir del límite del dominio público, estando actualmente desarrollada en el correspondiente Proyecto de Construcción. No se plan-