

**7661**

*RESOLUCIÓN de 29 de marzo 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 estudio informativo de la «Autovía A-33 Murcia-Jumilla-Font de la Figuera, tramo: Murcia-A-31, provincias de Murcia y Albacete», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

1. Objeto y justificación del proyecto. Promotor.—El objeto del estudio informativo es analizar posibles trazados de la autovía A-33 de unión de las autovías A-30 (a la altura de Cieza) con la A-31 (a la altura de Caudete).

Este nuevo eje interior de gran capacidad tendría una doble función:

Redistribuir el tráfico entre Valencia, Alicante y Murcia, que actualmente circula por la AP-7, N-332, o por la A-35/N-344/A-31/A-7, mediante una nueva alternativa interior.

Favorecer la integración territorial de la Comunitat Valenciana y la Región de Murcia por el desarrollo de nuevos ejes interiores que potencien sus relaciones interregionales.

Los trazados de las alternativas analizadas discurren en Murcia (términos municipales de Cieza, Blanca, Abarán, Jumilla y Yecla) y Albacete (término municipal de Caudete).

El Promotor es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación.—Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 8 de octubre de 2002, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo.

Una vez efectuadas las consultas, en virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 2 de abril de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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 29 de diciembre de 2003, y en los principales diarios de Murcia, el 16 y 17 de enero de 2004, y de Albacete, el día 16.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 12 de julio 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.

3. Descripción del proyecto.—En el estudio informativo se analizan las alternativas de trazado de una autovía con parámetros mínimos para una velocidad de proyecto de 120 Km/h y una sección tipo con dos calzadas de 7 m, arcén exterior de 2,50 m, interior de 1,00 m y mediana de 10 m. La longitud de las diversas alternativas varía entre 71,03 y 76,45 Km.

En la fase A del estudio informativo se estudiaron 21 alternativas que discurrían por los ocho corredores seleccionados, los cuales son:

Área de Cieza a Jumilla, dos corredores: de la Cañada del Judío, y de la N-344 de Blanca a Jumilla.

Área de Jumilla a Yecla, cuatro corredores: las Vegas de Jumilla, la N-344 de Jumilla a Yecla, la Cañada de la Jimena, y el Hondo del Campo.

Área de Yecla a Caudete, dos corredores: las Vegas de Yecla, y la N-344 de Yecla a Caudete.

En esta primera fase se realiza una selección de alternativas teniendo en cuenta aspectos ambientales, de tráfico, estructura territorial, desarrollo económico y planeamiento urbanístico. A partir de ellos se propone que en la fase siguiente B, se desarrollen los siguientes grupos de alternativas:

Alternativas con origen en el enlace Venta del Olivo (intersección de la A-30 con la C-3314):

Alt. 2: Venta del Olivo - C-3314 - Camino de La Solana - N-344 (Yecla-Caudete) - A-31.

Alt. 17: Venta del Olivo - C-3314 - Camino de La Solana - Sur de Yecla - N-344 - A-31.

Alt. 3: Venta del Olivo - C-3314 - ferrocarril desmantelado - N-344 (Yecla-Caudete) - A-31.

Alt. 14: Venta del Olivo - C-3314 - ferrocarril desmantelado - Sur de Yecla - N-344 - A-31.

Alternativas con origen en el enlace de Blanca (intersección de la A-30 con la N-344):

Alt. 13: Blanca - N-344 - ferrocarril desmantelado - N-344 (Yecla-Caudete) - A-31.

Alt. 15: Blanca - N-344 - ferrocarril desmantelado - Sur de Yecla - N-344 - A-31.

En esta segunda fase se realiza un análisis multicriterio de estas seis alternativas teniendo en cuenta criterios geométricos, constructivos, económicos, funcionales y ambientales.

Como conclusión el Promotor en un principio selecciona las alternativas 2, 13 y 15 como las mejores soluciones, sin decidirse por ninguna, pero, al tener en cuenta lo expresado en el Estudio Informativo, las contestaciones de los Organismos Públicos, así como, las alegaciones presentadas en la Información Pública, considera que la opción seleccionada debe ser la alternativa 15, decisión que ratifica firmemente, justificándola, en respuesta a la petición concreta de información complementaria sobre el tema solicitada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Posteriormente, una vez realizado el proceso de evaluación y, como consecuencia del mismo, por razones ambientales se acepta la elección de la alternativa 15.

Las principales características de la alternativa 15 son: con una longitud de 72,851 Km, comienza en la A-30 (proximidades de Blanca), sigue en paralelo a la N-344 desde La Losilla a las Casas del Puerto (tramos BJ2-BJ3-JY3), continúa por la antigua explanada del FEVE a El Espinar (tramo JY2), encaminándose desde Los Pinillos a Los Maraños (tramo JY11), y por el Camino de la Dividilla (tramo YC3), empalma con la Variante de Caudete (tramo YC2), para finalizar en la A-31.

4. Factores ambientales relevantes. Descripción del Medio.—El estudio de impacto ambiental (Es.I.A.), geológicamente, destaca la presencia de un conjunto de relieves formando importantes alineaciones montañosas con alturas que sobrepasan los 1.000 m, entre los que se sitúan amplias depresiones que son aprovechadas por los corredores estudiados.

El ámbito del estudio que abarca la Vega Alta del Segura y el Altiplano Yecla-Jumilla, se extiende de norte a sur, desde Caudete (Albacete) hasta la vega del Segura, corresponde a un espacio muy extenso y poco poblado que se articula sobre tres tipos de topografía: las zonas de sierras en las que se ha mantenido la vegetación natural; los valles intramontanos con una red abundante de barrancos; y la zona de llanuras elevadas donde se han establecido las actividades agrícolas.

En general, la zona de proyecto es un paisaje vegetal muy homogeneizado por la mano del hombre que conserva en algunas zonas algo de vegetación arbórea, repoblaciones de pinos en diversas sierras, donde podemos encontrarlo entremezclado con la formación de matorral predominante en esta zona, el espartizal.

En lo que respecta a la fauna, la ornitofauna es la representativa de las formaciones arbustivas presentes en la zona de estudio, destacando el grupo de las rapaces.

Se pueden distinguir cuatro tipos básicos de paisaje: los valles lineales del altiplano; los numerosos conjuntos serranos con un gran valor objetivo; los enclaves urbanos de las poblaciones coronadas por un cerro que se levanta en el espacio abierto; y los más extensos y heterogéneos de la vega media del Segura.

La actividad agrícola predominante es la extensiva en el altiplano y la de regadío y huerta en la vega.

En el ámbito del estudio y sus proximidades se encuentran las siguientes áreas que gozan de diferentes sistemas de protección:

Diez Lugares de Interés Geológico (LIG).

Y con protección especial existen: La ZEPA (Zona Especial Protección para las Aves) «Estepas de Yecla», con poblaciones de aves esteparias.

El LIC (Lugar de Interés Comunitario) «Sierra del Buey», con hábitat de interés comunitario y fauna silvestre.

El LIC y Parque Regional de «Sierra del Carche», con Hábitats prioritarios.

El LIC, ZEPA y Parque Regional de «Sierra de la Pila», incluye 14 especies protegidas en Murcia, diversas rapaces y varias especies de murciélagos.

ZEPA y LIC «Sierra de Ricote y la Navela, con diversas especies de aves.

La ZEPA Sierra del Molino, Embalse de Quipar y Llanos del Capitán, y LIC Sierra y Vega Alta del Segura y Río Benamor.

Y el LIC Yesos de Ulea.

En el Patrimonio Cultural hay que destacar los numerosos yacimientos arqueológicos (305 contabilizados en los municipios afectados), 28 inmuebles y conjuntos catalogados BIC (Bienes de Interés Cultural), y una densa red de vías pecuarias.

5. Resultados de las Consultas.—Realizadas consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto a 18 Organismos oficiales, 9 ONGs y 6 Ayuntamientos, el contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

Efecto barrera-Fragmentación: Existe un posible efecto barrera conforme señala la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, que considera más favorable el desdoblamiento de la actual

N-344, sobre la opción de cruzar el núcleo urbano de Caudete por el sur, ya que a la vez se evita la duplicación del efecto barrera.

Vegetación: En la zona afectada por el proyecto, la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia considera que el estudio de impacto ambiental debe contener un inventario de especies de la flora existente en la zona, con especial consideración sobre la posible afección a las incluidas en el Catálogo Regional de Flora Silvestre Protegida de Murcia.

Fauna: La misma Dirección General mencionada en el párrafo anterior, indica que debe señalarse la afección de pérdida de hábitats para las especies de la fauna protegida y/o singular, en particular de las especies recogidas en la Ley 7/1995, de la Fauna Silvestre, Caza y Pesca Fluvial de Murcia.

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, indica que se debe tener especial cuidado respecto a la fauna en la parte sur del término de Caudete, donde destaca la presencia de Avutarda, y por otra parte, en el Valle de la Encina, se está reintroduciendo el Cernícalo Primilla; ambas especies vulnerables según el Catálogo Regional y el «Libro Rojo de las Aves de España» del Ministerio de Medio Ambiente (MMA). A la vista de lo expuesto, recomienda la elección del corredor norte en esta zona.

Hábitats: La Dirección General del Medio Natural de la Región de Murcia indica que se destacará la incidencia de las actuaciones sobre los hábitats naturales de interés comunitario, en aplicación de la Directiva Hábitat 92/43/CEE, y del Real Decreto 1997/1995, de medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, modificado por el Real Decreto 1193/1998, de Murcia.

El Departamento de Geología de la Universidad de Murcia notifica que tres de los corredores seleccionados pueden afectar a dos LIGs: El de La Cañada del Judío; y el de la N-344 Blanca-Jumilla, con los diapiros del Morrón y el de La Rosa.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señala que, se deberán mencionar las especies encontradas incluidas en los Catálogos de Castilla-La Mancha: Hábitats de Protección Especial, y Regional de Especies Amenazadas.

La Dirección General del Medio Natural de la mencionada Consejería, indica que en el término municipal de Caudete existen depósitos de arena que presentan una flora especializada Sabulícola, de la que hay tres especies clasificadas como vulnerables y dos de interés especial en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas, de Castilla-La Mancha.

Patrimonio: La Dirección General de Calidad Ambiental indica que para la protección del patrimonio según la Ley 4/90 de Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha, se deberá realizar un estudio arqueológico en el caso del hallazgo de restos, tanto en la traza, como en las superficies destinadas a vertederos, instalaciones y caminos de acceso.

Sugerencias que modifican el trazado: El Ayuntamiento de Jumilla sugiere descartar el corredor entre Yecla y Jumilla por el trazado de la actual carretera N-344 por afectar a yacimientos y lugares de interés arqueológico y botánico especialmente protegidos en el Plan Municipal de Ordenación Urbana.

También descarta el corredor entre Yecla y Jumilla por el Hondo del Campo, así como su variante por el sur de la Sierrecica de Enmedio por la afección a los espacios naturales del Cerro del Comisario y de la propia Sierrecica (incluidos en la propuesta de la Red Natura), y al Parque Natural Regional de la Sierra del Carche.

Y por último, descarta el corredor entre Jumilla y Murcia por el trazado de la actual carretera N-344, por el enorme impacto ambiental, debido a los grandes movimientos de tierra y desmontes necesarios, según expone.

El Ayuntamiento de Yecla, solicita se estudie la viabilidad que el trazado de la autovía llegue a Yecla a través del corredor de la N-344 Blanca-Jumilla, teniendo en cuenta lo siguiente:

Que el Corredor de la N-344 Jumilla-Yecla, afecta un total de 7 Hábitats, de los cuales 3 son prioritarios. Además, habría que realizar un gran movimiento de tierras en el paraje Estrechos de Santiago.

Que en el Corredor de la Cañada de la Jimena, el paso de la autovía afectaría a los Cerros de las Ramblas de Panizo y al Lugar de Interés Comunitario (LIC) de la Sierra del Buey. Afectaría además, a la Rambla de Jumilla en la zona de más valor ecológico de la misma.

Que el Corredor del Hondo del Campo afecta a las zonas esteparias de la Hoya de la Carrasca y de la Rambla del Tomate, así como a la Hoya del Pozo y a la parte baja de la Rambla de Jumilla.

Y que el Corredor de las Vegas de Yecla afecta a 4 hábitats, dos de ellos prioritarios. Con dos impactos, uno urbanístico, efecto barrera; y otro, socio-económico, al afectar a viviendas e industrias.

En base a todo lo anterior concluye que se debe evitar el corredor de las Vegas de Yecla, y establecer su recorrido a través del corredor del Hondo del Campo.

6. Información Pública. Alegaciones.—La mayor parte de las alegaciones de las instituciones se pronuncian por una alternativa o por un grupo de alternativas, aduciendo principalmente motivos territoriales o socioeconómicos, y con menos frecuencia, los ambientales.

Así, apoyan la alternativa 15, con origen en Blanca en la A-30 (N-301): la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Murcia, el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (Región de Murcia), Confederación Regional de Organizaciones Empresariales de Murcia (apoya las alternativas 13 o 15 como prioridad a las de Venta del Olivo, no como alternativa), Ayuntamiento de Blanca, Ayuntamiento de Abarán (salvo el primer tramo BJ2), Ayuntamiento de Yecla, y Asociación Naturalista para la Investigación y Defensa del Altiplano (ANIDA, aunque se opone a la construcción de más autovías).

Justifican su preferencia por la alternativa 2, con origen en la Venta del Olivo en la A-30 (N-301): el Ayuntamiento de Cieza, la Plataforma Pro-autovía de Jumilla (o las alternativas 21 o 4 que aprovechan la actual variante de Jumilla), Ayuntamiento de Jumilla, Asociación de Naturalistas de Jumilla, Grupo Popular del Ayuntamiento de Jumilla (se opone a las alternativas 13 y 15), Foro Empresarial de Jumilla, Coordinadora de Organización de Agricultores y Ganaderos e Iniciativa Rural (COAG-IR), Dirección General de Infraestructuras de Turismo de la Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia, y Ayuntamiento de Calasparra.

El promotor responde en el informe de alegaciones, a cada alegación y al final termina comparando las alternativas 15 (propuesta), 17 (como evolución de la 2) y 19 (eliminada en la fase inicial, pero propuesta por diversos organismos).

En el análisis comparativo el principal argumento a favor de la alternativa 15 es que favorece a los tráfico entre Valencia y Murcia y que no impide el futuro desarrollo de un eje Jumilla-Andalucía (al que favorecería la alternativa 2). Asimismo es el que tiene un mejor perfil longitudinal.

Por último establece una serie de prescripciones sobre la alternativa 15 consistentes en modificaciones de trazado, creación y modificación de pasos transversales, obras de drenaje, enlaces, áreas de servicio y otras.

7. Integración del proceso de evaluación.—Tras la realización de los trámites de Consulta e Información Pública se especifican a continuación los posibles impactos significativos detectados:

a) Los que producen las diferentes alternativas sobre las unidades hidrogeológicas de la zona, en especial la Sierra del Puerto, Sierra del Carche y Salinas, así como la Plana de Inundación del Vinalopó al sur del término de Caudete.

b) Sobre las Ramblas del Judío y del Moro, la Cañada de la Jimena, Rambla de la Alquería y Rambla de la Singla, sobre el acuífero de Jumilla-Villena y otros ecosistemas singulares.

c) Sobre los Hábitats naturales inventariados de acuerdo con la Directiva 92/43/CEE y el Real Decreto 1997/1995. Analizando y concretando que impactos significativos se producen sobre ellos.

d) Sobre el águila Real, Azor, halcón Peregrino, búho Real, águila Perdicera y águila Calzada, de las ZEPAs Sierra de Ricote-La Navela y Sierra de la Pila.

e) Los producidos por el ruido en todas las localidades afectadas por las distintas alternativas.

f) Sobre los yacimientos arqueológicos y paleontológicos y sobre las vías pecuarias, definiendo a la vez, medidas preventivas, protectoras y correctoras de los impactos sobre el patrimonio cultural.

g) La posible afección a zonas sometidas a proyectos de concentración parcelaria, modernización y creación de nuevos regadíos.

h) Las eventuales afecciones de alguno de los corredores a los siguientes espacios de interés: la ZEPA Estepa de Yecla, LIC Sierra del Buey, LIC y Parque Regional de Sierra del Carche, LIC y ZEPA Parque Regional Sierra de la Pila, ZEPA Sierra del Molino, Embalse de Quipar y Llanos del Capitán y LIC Sierra y Vega Alta del Segura y Río Benamor, LIC y ZEPA Sierra de Ricote y La Navela, LIC Yesos de Ulea, ZEPA y LIC Humedal del Ajauque y Rambla Salada, y los LICs Río Mula y Pliego, Sierra de Salinas, Río Chicamo y Sierra de Abanilla.

Los principales impactos por áreas establecidos en el estudio de impacto ambiental son los siguientes, referido a las seis alternativas 2, 3, 13, 14, 15 y 17, seleccionadas por el Promotor:

Área entre la N-301 y Jumilla:

Tramo VJ1 (Cañada del Judío):

Erosionabilidad: largos desmontes en terrenos inestables.

Suelos: ocupación permanente de suelos de calidad I.

Tramo BJ2-BJ3-JY3 (de La Losilla a Las Casas del Puerto):

Suelos: ocupación permanente de suelos de calidad 1.  
Ruido de tráfico: numerosas edificaciones a menos de 200 m.  
Usos productivos del suelo.

Usos urbanísticos del suelo: Urbanizable industrial y residencial.

Áreas protegidas: cercanía a LIC, a hábitats comunitarios y ocupación de hábitat prioritario.

Son preferibles ambientalmente las alternativas que contengan el tramo VJ1 (alternativas 2, 3, 14 y 17) a las de los BJ2-BJ3-JY3 (alternativas 13 y 15).

Área entre Jumilla y Yecla:

Tramo VJ2-JY4-JY7 (de La Estacada a la Cañada de la Jimena):

No hay ningún impacto severo.

Tramo JY2 (de Las Casas del Puerto a El Espinar - Por el antiguo FEVE):

Hidrología superficial: Ocupación zona inundable y cauce. Cruce de cauce en desmonte.

Áreas protegidas: cercano a dos LIC y a hábitat prioritarios.

Tramo JY1 (Camino de Colonización de El Prado):

No hay ningún impacto severo.

Son preferibles ambientalmente las alternativas con los tramos JY2 (alternativas 3, 13, 14 y 15) a las de los JY1-JY2 (alternativas 3 y 14) por último las que contengan VJ2-JY4-JY7 (alternativas 2 y 17).

Vega de Yecla:

Tramos JY8 (de Fuente Negra) y JY9 (Camino de Boalage):

No hay ningún impacto severo.

Tramo JY10 (Camino de Los Quiñones a la Rabosera):

Hidrología superficial: ocupación de zona inundable.

Tramo JY11 (de Los Pinillos a Los Maraños):

Hidrología superficial: ocupación de zona endorreica.

Son preferibles ambientalmente, por este orden, los tramos JY8 (alternativa 2), JY9 (alternativas 3 y 13), JY10 (alternativa 17) y JY11 (alternativa 15).

Yecla a N-330.

Tramo YC1 (Carretera actual N-344), YC2 (Variante de Caudete) e YC3 (Camino de la Dividilla):

No hay ningún impacto severo en ninguno de los tres tramos.

En términos ambientales integrales parecen preferibles las alternativas que contengan el tramo YC3 (alternativas 14, 15 y 17) frente a las del YC1 (alternativas 2, 3 y 13). El tramo YC2 (las seis alternativas) es una opción única sin ningún impacto inadmisibles.

Tras este análisis, el Promotor selecciona las siguientes alternativas 2, 13 y 15, sin inclinarse por ninguna definitivamente, tal como se indica en el apartado 3, por ello, se le solicitó dentro de la Información Complementaria que se definiere claramente por la alternativa a elegir.

Asimismo, el Promotor para garantizar la viabilidad de la actuación del estudio propone, para todos los tramos medidas de estabilización de las trincheras, tratamiento de recuperación ambiental de los desmontes y control arqueológico de la obra. Además son imprescindibles medidas de control de vertidos y de restricción de localización de instalaciones, acopios y escombreras, así como la restitución de caminos, acequias, pasos de fauna y vías pecuarias.

Además se proponen otras medidas, entre ellas las destinadas a disminuir el efecto barrera para la fauna y pantallas antirruído.

Por último, hay que señalar, que en el estudio de impacto ambiental, ninguno de los trazados de las alternativas discurre por espacios protegidos de la Red Natura 2000 ni se producen afecciones sobre los mismos.

8. Información complementaria.-En escrito de fecha de 2 de diciembre de 2005 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó información complementaria al estudio informativo y al estudio de impacto ambiental relativa a la definición de la alternativa finalmente elegida por el Promotor, a la ampliación y concreción de medidas para disminuir el efecto barrera para la fauna, y a la ubicación y caracterización de zonas de préstamos y vertederos.

La referida información con las contestaciones fue remitida por la Dirección General de Carreteras el 18 de enero de 2006, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. En la misma se comunica que la Alternativa 15 ha sido elegida entre las tres seleccionada por las siguientes principales razones:

a) El análisis multicriterio indica que con criterios geométricos presenta el mejor trazado en planta y alzado, con el mejor perfil longitudinal.

Los criterios económicos nos indican que es la de mayores índices B/C y VAN, y de las de mejor TIR. Respecto a los funcionales, es el itinerario más corto entre Valencia y Murcia, su longitud es de 76,452 Km contra los 93,327, de la alternativa 2, sirviendo mejor al tráfico de largo y medio recorrido.

b) Ambientalmente todas las alternativas se consideran viables, pues no afectan a zonas o espacios protegidos (LICs, ZEPAS, ...). La diferencia entre ellas se debe a la distancia de sus trazados respecto a dichos espacios.

El efecto barrera para la fauna, está minimizado por la razón de los tres tipos de contextos faunísticos que existen en el área del proyecto: 1) Biotopo agrario de fauna de interés menor; 2) Biotopo antrópico de vega y 3) Las zonas de conexión agraria entre vegas. En los tres casos se considera suficiente con la permeabilidad que proporcionan los viaductos sobre las ramblas (que canalizan las principales conexiones ecológicas en todos los casos), así como las obras de drenaje de diámetro mínimo de 2 m, adecuadas para la fauna.

En el apartado correspondiente del estudio de impacto ambiental se recogen todos los pasos de animales para todas las alternativas, detallándose en la información complementaria para cada tramo la localización de los pasos de fauna con la caracterización faunística asociada.

c) Respecto a la ubicación y caracterización de zonas de préstamos y vertederos, en la nueva versión del apartado de procedencia de materiales, se ha reflejado la situación de los vertederos y préstamos necesarios. Para la Alternativa 15 y para cada uno de sus tramos, se incluye un cuadro con las necesidades de material para la explanación y la localización de préstamos en cada tramo.

9. Condiciones específicas.-Además de las medidas preventivas y correctoras previstas en el estudio de impacto ambiental, para la realización de la alternativa 15 propuesta por el promotor se deberán tener en cuenta los siguientes criterios y modificaciones:

Traslado del trazado al este de Blanca en los primeros diez kilómetros para evitar afecciones a la población, manteniendo una banda de transferencia ecológica respecto a la Sierra de la Pila.

Alejamiento del trazado de los límites de la Sierra del Carche, en el área de Casas del Puerto, entre los pp.kk. 26+000 al 27+500, manteniendo una banda de transferencia ecológica.

Teniendo en cuenta, que el volumen de préstamos a mover es muy grande. En el tramo I, más de 1.300.000 m<sup>3</sup> en los primeros 10 km. (entre Blanca y El Tollo); más de 800.000 m<sup>3</sup> entre el p.k. 10+200 y el este de Jumilla; más de 1.100.000 m<sup>3</sup> desde el p.k. 30+000 a Yecla, y más de 500.000 m<sup>3</sup> en los últimos 23 Km. Las extracciones de material de nueva apertura, además de cumplir las prescripciones del P.V.A., no se situarán en zonas endorreicas como el Hondo del Campo, ni en áreas de especial protección como LICs, ZEPAS, Parques Regionales, Hábitats de interés comunitario, etc., debiendo contar con la aprobación de la Consejería de Medio Ambiente, en particular en relación a las canteras de la Sierra de la Pila, Sierra de Sopalmo y Cerro Mantecao.

Según el análisis de evaluación de impacto ambiental, las zonas recomendadas para las instalaciones auxiliares de obra, vertederos y escombreras, particularizadas para la alternativa 15 se deben ubicar en los siguientes lugares:

- P.k. 15+000 margen derecha, parcela de 240 x 600 m.
- P.k. 39+500 margen izquierda, parcela de 300 x 226 m.
- P.k. 50+500 margen izquierda, parcela de 334 x 500 m.
- P.k. 58+000 margen izquierda, parcela de 350 x 200 m.
- P.k. 67+000 margen izquierda, parcela de 300 x 200 m.

El sistema hidrológico exige un tratamiento especial, sobre todo en los tramos de autovía en las zonas endorreicas, principalmente en el entorno de Yecla entre los pp.kk. 35+000 y 55+000, que evite el efecto de embalsamiento por efecto del terraplén de la autovía, previéndose las suficientes obras de drenaje.

El reconocimiento de flora singular se realizará previo al inicio de actividades de la obra, mediante especialistas cualificados bajo la supervisión de la Consejería de Medio Ambiente. En particular, el enlace previsto en la carretera autonómica C-3314 (p.k. 57+900) se ubicará a unos 400 m al Oeste a fin de preservar el Paraje Vellot. Así mismo, en el estrecho valle de la Rambla del Tomate se preservará un magnífico ejemplar de árbol existente.

Es necesario mantener la conectividad ecológica en los espacios atravesados por la autovía. En particular, en torno a la Sierra de la Pila entre los pp.kk. 7,0 a 10,0 donde se implantarán pasos de fauna exclusivos (no aptos para personas ni vehículos), convenientemente aislados de la red de caminos.

En el área de Casas del Puerto, entre los pp.kk. 26,0 a 27,5 zona de barrancos, se estudiará la posibilidad de puentes o cajones, que funcionen como corredores biológicos para grandes mamíferos, como pasos exclusivos.

Entre el Cerro del Comisario y Cerro Mantecao y Sierra de Enmedio, entre los pp.kk. 32,0 a 35,0 se aprovecharán los cruces con ejes hídricos para la implantación de pasos de fauna exclusivos.

Y por último, en el área de Herrada de la Caseta, donde la autovía discurre sobre el estrecho valle de la Rambla del Tomate, entre los pp.kk. 60,0 y 65,0 particularmente entre Sierra del Príncipe y Cerro de los Mojoneros y Cerros del Fato, se garantizará la funcionalidad de pasos para fauna, adecuándose para grandes mamíferos.

Al objeto de evitar los riesgos que implica la actividad de obra sobre los procesos de cortejo y cría de especies sensibles (rapaces: Búho Real, Águila Real,...) se restringirá la realización de voladuras en los tramos comprendidos entre los pp.kk. 7,0 a 13,0 entorno de la Sierra de la Pila, pp.kk. 22,0 a 28,0 entorno de la Sierra de El Carche, y pp.kk. 28,0 a 38,0 entorno de la Sierra de Enmedio y Cerro del Comisario (perteneciente al LIC y ZEPA de Sierra del Buey), desde enero hasta agosto, ambos inclusive.

Se programará un proyecto de recuperación ambiental asociado a las diferentes estaciones del año, se evitarán la realización de plantaciones en el mes previo a junio, octubre y marzo; así mismo durante los periodos de sequía, meses de julio y agosto; y en los meses de altas precipitaciones, abril y noviembre.

La recuperación ambiental incluirá también la limpieza, retirada de residuos, adecuación morfológica y restauración de cauces, ramblas y barrancos; señalaremos las zonas a realizar de Casas del Puerto, la Rambla del Tomate y la Rambla Honda. Se restaurarán los tramos abandonados de carretera sin uso, en particular los situados en los pp.kk. 63,0 a 65,0 en el término de Caudete.

10. Programa de vigilancia (P.V.A).—El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental, somero y de carácter general, para las fases de obras y de explotación de la autovía. El proyecto de construcción deberá incluir un programa de vigilancia ambiental con el necesario grado de detalle para las fases de obras y de explotación. Asi-

mismo deberá tener disponible documentación relativa los siguientes aspectos:

Integración ambiental del proyecto de construcción: como se han considerado en el mismo los diversos aspectos ambientales.

Informes periódicos en la fase de obras: evolución de los impactos y medidas correctoras; situaciones excepcionales y, en su caso, impactos no previstos y nuevas medidas correctoras.

Informes periódicos en los primeros tres años en la fase de explotación: evolución de los impactos y las medidas correctoras.

11. Conclusiones.—En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de 28 de marzo de 2006, propone la presente Resolución, 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, por la que se formula declaración de impacto ambiental, únicamente a los efectos ambientales, sobre la evaluación del estudio informativo del proyecto de «Autovía A-33 Murcia-Jumilla-Font de la Figuera. Tramo: Murcia A-31. Provincias de Murcia y Albacete», concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente con la realización de la alternativa 15 propuesta por el Promotor, señalando que con esta elección se salvaguarda un espacio de Naturaleza menos antropizado, siempre que se mantengan los controles y medidas correctoras propuestas y aceptadas por el mismo Promotor, las cuales dan respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas y participación pública.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 29 de marzo de 2006.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.



