

14074 RESOLUCIÓN de 30 de junio 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 «Área de servicio de San Clemente, (Actuación D) de la autopista de peaje AP-36, tramo: N-301-Atalaya del Cañavate», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

1. Objeto, localización y justificación. Promotor y Órgano sustantivo del proyecto

El objeto de la actuación es la construcción de un área de servicio en cada margen de la autovía A-43, al estar incluido este área de servicio en la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje AP-36 Ocaña-La Roda y la autovía libre de peaje A-43, tramo: N-301-Atalaya del Cañavate. Concretamente, la actuación objeto de esta evaluación se encuentra en este último tramo de autovía libre N-301-Atalaya del Cañavate, dentro del término municipal de San Clemente, provincia de Cuenca.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Carreteras.

2. Tramitación de la evaluación de impacto ambiental

Con fecha 14 de junio de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación ambiental relativa al estudio informativo: «Localización de áreas de servicio en la autovía Levante-Extremadura. Tramo: Ciudad Real-Atalaya del Cañavate», en el que estaba incluido, entre otras, el área de servicio de San Clemente.

Considerando las respuestas recibidas a las consultas realizadas y criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, con fecha 18 de junio de 2004, se publica en el Boletín Oficial del Estado la Resolución de 24 de mayo de 2004 de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, sobre la evaluación ambiental de dicho estudio informativo, en la que se consideraba que el área de servicio de San Clemente debería ser sometido al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. Como consecuencia de esta Resolución, la Dirección General de Carreteras redacta el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental del «Área de servicio de San Clemente (Actuación D) de la autopista de peaje AP-36. Tramo: N-301-Atalaya del Cañavate», los cuales fueron sometidos, conjuntamente, al trámite de información pública, según publicación en el Boletín Oficial del Estado n.º 126 de 27 de mayo de 2005.

La Dirección General de Carreteras remite el expediente de información pública, junto con el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental el 28 de octubre de 2005.

3. Descripción del proyecto

El estudio informativo analiza las posibles ubicaciones, desde el punto de vista de trazado y accesos, así como desde el punto de vista medioambiental, de un área de servicio en cada margen de la autovía A-43.

Excluidos los tramos donde no puede situarse áreas de servicio atendiendo a la normativa de carreteras, en cuanto a distancias mínimas exigibles entre entradas y salidas de los enlaces previstos en la autovía con las salidas y entradas del propio área de servicio, y las zonas excluyentes por motivos medioambientales, sólo se consideran dos zonas viables para su ubicación:

Alternativa 1: entre el p.k. 7+750 y el p.k. 9+910.

Alternativa 2: entre el p.k. 13+220 y el p.k. 17+140.

El estudio de impacto ambiental considera que, aunque todo el tramo de autovía se encuentra dentro de la IBA «San Clemente-Villarrobledo», la última zona tiene mayor presencia de avutardas, por lo que la alternativa que se propone en el mismo es la situada en el primer tramo (Alternativa 1), centrándose el eje transversal de la misma en el p.k. 9+150 de la autovía A-43 en ambas márgenes.

Está situada al sureste de la población de San Clemente, y a un kilómetro, aproximadamente, de los límites de su casco urbano.

4. Factores ambientales relevantes. Descripción del medio

Las dos alternativas se encuentran localizadas en el término municipal de San Clemente.

Desde el punto de vista geológico la alternativa 1 se encuentra en el dominio geológico de la Llanura Manchega, que constituye una enorme planicie.

La alternativa 2 se encuentra en el dominio geológico de la Sierra de Altamira-depresión intermedia, de formas alomadas.

Los cauces del entorno son escasos, estacionales y de suaves pendientes, con capacidad erosiva baja y débiles encajamientos.

En el entorno de la actuación prevista existen pocos enclaves de vegetación natural, ya que el terreno está ocupado, casi en su totalidad, por cultivos. En los escasos lugares no cultivados se encuentran restos del encinar potencial y pinares de pino piñonero y, sobre todo, matorrales, entre los que cabe señalar algunos espartales.

Al no existir cursos de agua permanente no se encuentra ninguna formación de vegetación de ribera.

Del resultado de la prospección arqueológica realizada en la banda de afección de la Autovía A-43. Tramo: N-301-Atalaya del Cañavate, se deduce la posible existencia de un yacimiento arqueológico en las proximidades de la alternativa 1.

Ninguna vía pecuaria se verá afectada por las alternativas estudiadas.

El factor ambiental de mayor interés en la zona es el formado por las aves esteparias. La población de anfibios, reptiles y mamíferos no es excesivamente rica, ni en número de especies, ni en densidad de cada especie, debido al predominio del uso agrícola del suelo.

Las dos alternativas se encuentran dentro de un Área de Importancia Internacional para las Aves. (IBA «San Clemente-Villarrobledo»), con una superficie de unas 103.000 has. situada entre las provincias de Cuenca y Albacete.

Según datos de 1994 la población de cernícalo primilla es de 95 parejas, de avutardas entre 37 y 120 individuos, sisón común de 2.500 individuos, ganga ibérica 500 individuos, ganga ortega de 100 individuos y alcaraván común abundante.

El Servicio de Medio Ambiente de la Delegación Provincial de Agricultura y Medio Ambiente de Cuenca cifró en 79 individuos la población de avutardas en el año 1993 localizándolas en un área al Este y Norte de San Clemente, entre este núcleo urbano y Vara del Rey, considerándose, por tanto la zona comprendida entre los pp. kk. 9+800 y 17+500 la zona de mayor interés faunístico.

5. Resultado de la fase de consultas Impactos significativos iniciales

En la fase de consultas sobre el estudio informativo: «Localización de áreas de servicio en la autovía Levante-Extremadura. Tramo: Ciudad Real-Atalaya del Cañavate», se consultó a:

Dirección General de Conservación de la Naturaleza (hoy Dirección General para la Biodiversidad).

Confederación Hidrográfica del Guadiana.

Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Ayuntamiento de Miguelurra (Ciudad Real).

Ayuntamiento de Carrión de Calatrava (Ciudad Real).

Ayuntamiento de Torralba de Calatrava (Ciudad Real).

Ayuntamiento de Daimiel (Ciudad Real).

Ayuntamiento de Manzanares (Ciudad Real).

Ayuntamiento de Membrilla (Ciudad Real).

Ayuntamiento de Argamasilla de Alba (Ciudad Real).

Ayuntamiento de Tomelloso (Ciudad Real).

Ayuntamiento de Socuéllamos (Ciudad Real).

Ayuntamiento de Atalaya del Cañavate (Cuenca).

Ayuntamiento de Vara del Rey (Cuenca).

Ayuntamiento de San Clemente (Cuenca).

Ayuntamiento de Virrarrobledo (Albacete).

Entre las respuestas recibidas, relacionadas con el área de servicio de San Clemente, se destaca lo siguiente:

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha comunica que la ubicación seleccionada es hábitat de distintas especies de aves esteparias, como avutardas, sisón, ganga y ortega, todas ellas consideradas «vulnerables» según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha, e incluidas en el Anejo I de la Directiva 79/409/CEE, por lo que consideraba necesario que este área de servicio fuera sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

6. Principales alegaciones en el proceso de información pública

Durante el periodo de información pública la única alegación con contenido medioambiental recibida es la presentada por la Consejería de Agricultura de Castilla-La Mancha en la que se solicita que se garantice el servicio y la operatividad de los caminos rurales y de las posibles redes de distribución de agua, electricidad, drenajes, etc., que pudieran verse afectados.

7. Integración del proceso de evaluación

Las afecciones sobre el medio que puede producir la construcción del área de servicio y las medidas correctoras necesarias, incluidas en el estudio de impacto ambiental, de obligado cumplimiento, son las siguientes:

A) Fase de construcción

Afección a la Atmósfera:

La contaminación por emisión de gases contaminantes de la maquinaria de obra, considerado poco significativo, se corregirá exigiendo que la maquinaria a emplear cumpla con las exigencias legales en cuanto a la emisión de gases.

La emisión de polvo en las operaciones de movimiento de tierras y tránsito de maquinaria se considera poco significativo, debiéndose aplicar medidas preventivas como riego con agua en las superficies que pudieran producir estas emisiones y el tapado de la caja de los camiones en el transporte de áridos.

Los ruidos generados por la maquinaria cumplirán con la legislación vigente, evitando la realización de obras o movimiento de maquinaria fuera del periodo diurno.

Afección a las aguas subterráneas, geo y suelo:

El impacto que producirá la pérdida de superficie de recarga por la impermeabilización de zonas asfaltadas se considera poco significativo.

El impacto que pudiera producirse por contaminación de los acuíferos 23 (La Mancha Occidental) en la alternativa 1, y del acuífero 19 (Unidad de Calizas de Altamira) en la alternativa 2, por el vertido de aguas contaminadas por derrames accidentales de productos contaminantes, residuos generados en operaciones de mantenimiento de la maquinaria o por averías o escapes accidentales, se evitarán con una adecuada gestión de los residuos y con una adecuada ubicación e impermeabilización de las zonas de acopios de materiales contaminantes, del parque de maquinaria y sus áreas de mantenimiento, así como con una adecuada depuración de las aguas residuales.

En el estudio de impacto ambiental se considera que los impactos que pudieran producirse serían menores en la alternativa 1, ya que los materiales sobre los que se asienta esta alternativa son semipermeables o impermeables, frente a los de mayor permeabilidad de la alternativa 2.

Afección a la vegetación:

Debido a que la vegetación presente en ambas alternativas son cultivos agrícolas, de escaso valor ambiental, el impacto previsto en ambos casos es poco significativo y no se prevé ninguna medida correctora, aunque el estudio de impacto ambiental contempla que se localicen las instalaciones auxiliares de obra y la zona de acopios en el interior de la plataforma para no afectar a la vegetación que queda fuera del área estricta de las obras.

Se prevén cursos de formación contra incendios para el personal, así como un plan de prevención de incendios y de emergencia ante esta posible eventualidad.

Afección a la fauna:

Al encontrarse la zona de actuación dentro del IBA «San Clemente-Villarrobledo», se recomienda, como medida preventiva, evitar los despejes y desbroces, movimientos de tierra o cualquier otra actividad generadora de ruidos durante el periodo de cortejo y cría de aves esteparias presentes en la zona, como la avutarda, del 1 de marzo al 15 de julio.

A pesar de que las dos alternativas se encuentran dentro de la IBA «San Clemente-Villarrobledo», la afección a las aves esteparias se considera menor en la alternativa 1 que en la alternativa 2.

Afección sobre el patrimonio arqueológico:

La afección puede ser mayor en la alternativa 1 por la proximidad del yacimiento n.º 3.

Como medida preventiva, previa al inicio de las labores de desbroce, se procederá a realizar los trabajos arqueológicos de acuerdo con la Resolución de la Directora General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, de 5 de febrero de 1999.

Afección al medio social:

Se procederá al riego de los viales, especialmente en las zonas próximas a las áreas cultivadas y a las viviendas habitadas, señalizando convenientemente los itinerarios alternativos durante las obras, hasta la reposición del viario original.

Afección al paisaje:

Aparte del impacto visual que pudieran producir las explanaciones del área de servicio y sus edificaciones, otro impacto visual podrían ser los trazados aéreos de redes de suministros, por lo que las acometidas de los servicios generales y su distribución interior se realizan como redes enterradas.

Una vez terminada la obra se realizará una limpieza inmediata de los residuos generados, trasladándose a vertederos autorizado de acuerdo con la legislación vigente.

Las zonas ocupadas temporalmente por instalaciones o acopios se restituirán a su situación original, escarificando el terreno compactado y reponiendo la tierra vegetal.

Aparte del arbolado general de las zonas interiores, se revegetarán los taludes y las superficies descubiertas de vegetación con especies autóctonas.

B) Fase de explotación

Protección atmosférica:

Para evitar emisiones de gases de los depósitos de combustible se instalará un sistema de prevención de emisión de gases que evitará la emisión de gases a la atmósfera, tanto de los depósitos en estado de reposo, por evaporación, como en situación de llenado con un camión cisterna de los mismos o cuando se está cargando el de los vehículos.

Según se indica en el estudio de impacto ambiental los ruidos generados por los vehículos en el área de servicio serán menos que los de la propia autovía, debido a la menor velocidad de circulación por el interior de la misma, por lo que no es necesario ninguna medida correctora adicional a las necesarias para la propia autovía.

Protección del sistema hidrológico:

Para evitar el riesgo de contaminar los cursos naturales de agua, y sus acuíferos asociados, con partículas contaminantes procedentes de la plataforma de la gasolinera, y demás zonas que puedan producirlas, se aplicarán las siguientes medidas:

Gestión adecuada de los residuos generados.

Sistema de prevención de vertidos, instalando válvulas antivertidos en las arquetas antivertidos previstas.

Sistema de depuración de aguas, previendo un sistema de depuración de las diversas aguas que se producen mediante redes separadas (domésticas, hidrocarbonadas y de lluvia).

Protección de la fauna:

Para reducir el efecto que pudiera producir la luminosidad sobre la fauna, los elementos de alumbrado deberán proyectar cenitalmente el haz de luz, instalando los mismos de forma que distribuyan la luminosidad de manera eficiente.

Para evitar el impacto que pudiera producir sobre la avifauna, y concretamente sobre las avutardas, una red eléctrica aérea, la red general para suministro del área de servicio se hará subterránea, desde el punto de acometida a la red general hasta el propio área de servicio, aprovechando la propia traza de la autovía para evitar nuevas expropiaciones.

8. Plan de vigilancia ambiental

El proyecto de construcción incorporará el programa de vigilancia ambiental para seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas preventivas 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 y estará supervisado por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

9. Conclusión

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 29 de junio 2006 formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo «Área de servicio de San Clemente (Actuación D) de la autopista de peaje AP-36. Tramo: N-301-Atalaya del Cañavate», concluyendo que en la Alternativa 1 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, así como las medidas contempladas por la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en cuanto al tratamiento de los yacimientos arqueológicos.

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 Dirección General de Carreteras para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 30 de junio de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

