

	Anterior a 1999	Altas ejercicio	Amortiz 99	Amortiz 00	Amortiz 01	Amortiz 02	Acumulado a 31/12/02
Ant.	388.128,00		77.625,60	77.625,60	77.625,60	77.625,60	310.502,40
1999		53.822,96	10.764,59	10.764,59	10.764,59	10.764,59	43.058,36
2000		115.445,66		23.089,13	23.089,13	23.089,13	69.267,39
2001		0,00					
2002		0,00					
2003		0,00					
2004		47.738,48					
2005		4.536,99					
Total			88.390,19	111.479,32	111.479,32	111.479,32	422.828,15

	Amortiz 03	Acumulado a 31/12/03	Amortiz 04	Acumulado a 31/12/04	Amortiz 05	Acumulado a 31/12/05
Ant.	77.625,60	388.128,00		388.128,00		388.128,00
1999	10.764,60	53.822,96		53.822,96		53.822,96
2000	23.089,13	92.356,52	23.089,14	115.445,66		115.445,66
2001						
2002						
2003						
2004			9.547,70	9.547,70	9.547,70	19.095,40
2005					324,07	324,07
Total	111.479,33	534.307,48	32.636,84	566.944,32	9.871,77	576.816,09

20260

RESOLUCIÓN de 8 de agosto 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 «Autovía A-32 Linares-Albacete», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

1. *Objeto, localización y justificación. Promotor y órgano sustantivo del proyecto.*—La autovía de Linares-Albacete constituye uno de los ejes fundamentales de vertebración de la Comunidad Autónoma de Andalucía con Castilla-La Mancha y el Levante, siendo además uno de los ejes de cohesión y modernización de la provincia de Jaén.

El objeto principal de este estudio informativo consiste en analizar las posibles alternativas de trazado de la autovía Linares-Albacete, que queda definida en un corredor de aproximadamente 210 km., entre la Variante de Linares (Jaén) y la autovía A-30, en las proximidades de Albacete.

El corredor seleccionado atraviesa los siguientes términos municipales: Linares, Ibros, Canena, Rus, Baeza, Úbeda, Sabiote, Torreperogil, Rincón de Úbeda, Villacarrillo, Iznatoraf, Villanueva del Arzobispo, Sorihuela del Guadalimar, Beas de Segura, Puente de Génave, La Puerta de Segura, Génave y Villarrodrigo, en la provincia de Jaén; y Dehesa de Peláez, Bienservida, Villapalacios, Salobre, Vianos, Alcaraz, Robledo, El Jardín, Lezuza, Bazalote, La Herrera y Albacete, en la provincia de Albacete.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es el Ministerio de Fomento, a través de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha, organismo dependiente de la Dirección General de Carreteras.

2. *Tramitación de la evaluación de impacto ambiental.*—El 26 de marzo de 2001 se recibe la memoria-resumen del estudio informativo y en abril del mismo año se inicia la fase de consultas previas. El traslado al promotor de las respuestas recibidas se realiza el 24 de julio de 2001.

El periodo de información pública del estudio informativo y el estudio de impacto ambiental se inicia, mediante la publicación en el Boletín Oficial del Estado núm. 307, el 24 de diciembre de 2003. La publicación en los boletines oficiales de las provincias afectadas se efectuó en las siguientes fechas: el Boletín Oficial de la Provincia de Ciudad Real núm. 6, el 14 de enero de 2004; el Boletín Oficial de la Provincia de Jaén núm. 11, el 15 de enero de 2004 y el Boletín Oficial de la Provincia de Albacete núm. 7, el 16 de enero de 2004.

La Dirección General de Carreteras remite el expediente de información pública, junto con el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el documento «Informe de la afección a la Red Natura 2000. Estudio de detalle de afección al lince ibérico (*Lynx pardinus*)», elaborado con posterioridad a la información pública y como consecuencia de las alegaciones presentadas, con fecha de 15 de julio de 2005.

3. *Descripción de proyecto.*—En el estudio informativo se han planteado diversas alternativas de trazado. La descripción de los ejes y el análisis efectuado, que ha llevado a la elección de la solución propuesta, se describe a continuación.

El estudio informativo contempla dos grandes corredores: el corredor Norte y el corredor Sur; y cuatro conexiones entre estos, denominados corredor Norte-Sur, corredor Sur-Norte 1, corredor Sur-Norte 2 y el corredor Sur-Norte 0. Dada la gran longitud de los corredores Norte y Sur (en torno a los 200 km.), la definición de los ejes de la autovía se ha realizado como una consecución de tramos, en los cuales se han definido varias alternativas. La descripción de los corredores se expone en siguiente tabla:

Alternativas	Longitud (km)	Descripción del trazado
Corredor Norte.	213,5	Discurre por el corredor de la carretera A-312 hasta Santiesteban del Puerto y posteriormente pasa por las proximidades de los núcleos de Montizón, Venta de los Santos, Puebla del Príncipe, Villamanrique, Albaladejo, Villanueva de la Fuente, Viveros, El Balletero, Tiriez, Balazote y finalmente Albacete, apoyándose en su trazado en las carreteras J-614, J-620, CM-3129, CM-3202, CM-320 y N-322 (entre Balazote y Albacete).
Corredor Sur.	223,7	Su trazado se apoya sobre el de la actual N-322 en todo su recorrido, a excepción de los tramos en que discurre en variante de población y del tramo comprendido entre Robledo y Balazote, lo que supone un tramo total coincidente de 73 km. aproximadamente.
Corredor Norte-Sur.	214,6	Coincide con la solución Norte en el tramo Linares-Santiesteban del Puerto, conectando con la alternativa Sur a la altura del aeropuerto de Cornicabral. Desde este punto coincide con la alternativa Sur hasta su llegada a Albacete.
Corredor Sur-Norte 1.	238,7	Se separa de la alternativa Sur a la altura del núcleo de Gutar, conectando con la alternativa Norte en las proximidades del río Dañador, en el límite provincial entre Jaén y Ciudad Real.
Corredor Sur-Norte 2.	233,3	Es coincidente con la solución Sur desde su inicio hasta la altura del núcleo de Robledo, conecta con la alternativa Norte a la altura del p.k. 4+500 de la carretera que comunica este núcleo con Lezuza, siendo coincidente con la alternativa Norte en su tramo final hasta Albacete.
Corredor Sur-Norte 0.	238,5	Se caracteriza por combinar el corredor Sur (desde Úbeda a Torreperogil) con el corredor Norte (entre Navas de San Juan y Santiesteban del Puerto), definiéndose, aproximadamente, entre los límites que delimitan las carreteras A-301 y A-601, J-600 y J-602.

La alternativa propuesta en el estudio informativo es la formada por los ejes S1B, S-2B, S-3B, S-4B, S-5, S-6A, S-7, S-8, S-9A, S-10B, S-11A, S-12B, S-13A, S-14, S-15B, S-16B, S-17A, S-18B Y S-19B del corredor Sur, con las modificaciones contempladas en el «Informe de la afección a la Red Natura 2000. Estudio de detalle de afección al lince ibérico (*Lynx pardinus*)».

Esta alternativa tiene su origen en la actual variante de Linares, en el p.k. 116+650 de la carretera N-322. Durante los dos primeros kilómetros se duplica esta carretera. A continuación el nuevo trazado discurre muy próximo a la actual carretera hasta que la cruza a la altura del p.k. 125, separándose de la zona edificada en los alrededores de la estación de ferrocarril Linares-Baeza, cruzando en esta pequeña variante el río Guadalimar. Dos kilómetros mas adelante, la futura autovía vuelve a superponerse con la N-322 hasta el p.k. 134, donde se inicia la variante de las poblaciones de Canena, Rus y La Yedra por el sur de estos núcleos urbanos.

En el p.k. 143 vuelve a aprovecharse la N-322, discurrendo el trazado de la autovía por la actual variante de Úbeda. Vuelve a separarse para salvar el núcleo de Torreperogil por el norte, no aprovechando la carretera actual entre los p.k. 152 y 158. Pasado Torreperogil, se intenta ajustar de nuevo a la carretera actual, con pequeños desplazamientos para conseguir un mejor trazado geométrico en planta, hasta el inicio de la variante de Villacarrillo, en el p.k. 176. Esta variante se desarrolla durante 5 kilómetros por el norte de la población. A continuación vuelve a ceñirse, lo máximo posible, a la actual carretera hasta el p.k. 186, inicio de la variante de Villanueva del Arzobispo. Pasada esta población, por el sureste de la misma, la carretera actual tiene un trazado con curvas de pequeño radio que no permiten su aprovechamiento, por lo que la alternativa seleccionada discurre, a lo largo de 13 kilómetros, lo más cerca posible de la actual carretera, pero sin apoyarse en su trazado explícitamente.

A partir del p.k. 208, en los puntos donde la geometría de la N-322 lo permite, ésta vuelve a ser aprovechada hasta el p.k. 255 (con excepción de los 3 kilómetros de la variante de Arroyo del Ojanco, por el noroeste de esta población) con pequeñas modificaciones en alguna curva actual de pequeño radio. En el punto señalado anteriormente se inicia la variante de Villapalacios, por el oeste y noroeste de la población.

Entre el p.k. 260, final de la variante de Villapalacios, y el p.k. 263, donde se inicia la variante de Reolid, vuelve a aprovecharse la plataforma de la carretera actual. El final de la variante de Reolid, en el p.k. 267, se conecta con la plataforma del ferrocarril abandonado, para ejecutar mejor los pasos de fauna específicos para lince, previstos en esta zona, escarificando la actual N-322 para integrarla en el entorno. En el inicio de la variante de Reolid se cruza el río Salobre, mediante un viaducto. La plataforma del ferrocarril se aprovecha hasta el p.k. 274, donde se inicia la variante de Alcaraz, por el oeste del pueblo. Desde el final de esta variante (p.k. 278) hasta el inicio de la de El Horcajo (p.k. 282), se discurre aprovechando la actual carretera N-322. Pasada la variante de El Horcajo (por el oeste de la población) y, tras un kilómetro sobre el trazado actual, la nueva vía se separa hacia el sureste para pasar en variante las poblaciones de Robledo, El Cubillo, Los Chospes y Villaverde, al oeste de las mismas.

A la altura del p.k. 301,4 se cruza la actual carretera N-322 para situarse al norte de la misma a lo largo de 20 kilómetros, debido a lo accidentado del terreno por donde discurre la carretera actual, que hace imposible su aprovechamiento. En el p.k. 321 se vuelve a aprovechar el corredor de la carretera actual, a lo largo de 2 kilómetros, hasta alcanzar la variante de Balazote, la cual se realiza al sur de la variante existente, y próxima a la misma, finalizando en el p.k. 328 actual.

Continúa la actual carretera con una recta hasta prácticamente la ciudad de Albacete, lo que obliga, por condicionantes de seguridad vial, a no ser posible un total aprovechamiento, siendo perceptivo el diseño de curvas que obligan a separarse en algunos puntos de la carretera, aunque no más de 500 metros.

A la altura del p.k. 347, se gira hacia el sureste para circunvalar Albacete por el sur, enlazando con la CM-3203 y finalizando en la conexión con la autovía A-30.

La descripción de los restantes ejes estudiados que componen cada uno de los corredores, y su esquema de trazado, se incluye en el anexo I del presente documento.

4. *Factores ambientales relevantes. Descripción del medio.*—El área de influencia del estudio informativo se sitúa en una amplia zona entre las provincias de Jaén y Albacete. Los recursos hídricos existentes en la zona de estudio pertenecen a las cuencas hidrográficas del Guadalquivir, del Guadiana y del Júcar. De todos los cursos de agua atravesados, los principales son los ríos Guadalimar y Jardín.

En cuanto a la vegetación presente, las formaciones arboladas zonales están constituidas por encinares a lo largo de ambos corredores, y la mayoría de las veces presenta porte arbustivo. Otras de las formaciones características de la zona de estudio son los sabinars (*Juniperus thurifera*), los quejigares (*Quercus faginea*); los pinares de pino carrasco (*Pinus halepensis*) a ambos lados de la N-322 entre el Jardín y Los Chospes; y dehesas formadas por arbolado de encina (*Quercus ilex* ssp. *rotundifolia*) sobre pastizal. Las formaciones de matorral presentes en la zona de estudio son los coscojares (*Quercus coccifera*) y los retamares (*Retama sphaerocarpa*). Por último, en el área de estudio existe un hábitat natural de interés comunitario de tipo prioritario consistente en zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea (código 6220), aunque no es afectado por la alternativa seleccionada.

El Decreto 276/2003, de 9 de septiembre, de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, por el que se aprueba el plan de recuperación del lince ibérico (*Lynx pardinus*), declara como zona sensible las áreas críticas «Sierra del Relumbrar-río Guadalmena-Cerro Vico» y, aunque los corredores estudiados discurren, en parte de su recorrido, por estos espacios protegidos, la zona por la que pasa la opción seleccionada, que se ciñe lo máximo posible a la actual carretera N-322, no es ni zona de reproducción ni de alimentación del lince, sino zona de posible comunicación entre las poblaciones existentes al noroeste y al sureste del trazado seleccionado.

En la zona de estudio ha sido localizada la nutria (*Lutra lutra*) en el curso alto del Guadalimar, el topillo de Cabrera (*Microtus cabreræ*), localizado en el sector montañoso del entorno de Robledo y El Horcajo, y el galápago leproso (*Mauremys caspica*). Por último, las especies de peces de interés comunitario presentes en el área de estudio son la boga de río (*Chondrostoma toxostoma*), la pardilla (*Rutilus lemmingii*) y el calandino (*Leuciscus alburnoides*).

Dentro de las áreas de distribución de las aves, se destaca la presencia de tres Áreas de Importancia para las Aves, la IBA número 209 «Aldeanueva-Dañador», la IBA número 210 «Sierras de Cazorla y Segura» y la IBA número 184 «Campo de Montiel».

Los espacios incluidos en la Red Natura 2000 afectados son: el LIC «Río Guadalimar» (ES6160014), el LIC denominado «Cuencas del Rumbler, Guadalén y Guadalmena» (ES6160008), el LIC «Río Guadalén» (ES4220016), el LIC «Sierra del Relumbrar-Cerro Vico-Río Guadalmena» (ES4210016) y los LIC «Estrecho del Hocico y La Molata» (ES4210007) y «Tramo inferior del río Guadalimar y alto Guadalquivir» (ES6160010).

Dentro de las zonas catalogadas como ZEPA, tan solo el corredor Sur incide de forma poco significativa sobre la designada «Sierras de Cazorla, Segura y las Villas» (ES0000035).

En la actualidad el LIC ES4210016, que ha pasado a llamarse «Sierra del Relumbrar y Estribaciones de Alcaraz», sustituye al anterior ES4210016 y absorbe al ES4210007 que deja su existencia autónoma. De forma similar el LIC ES4220014 «Sierra Morena» pasa a absorber al anterior LIC 4220016 «Río Guadalén», que ha dejado de existir.

5. *Resultado de la fase de consultas. Impactos significativos iniciales.*—Los principales aspectos ambientales recogidos en la fase de consultas son los siguientes:

Determinación de la solución ambientalmente más viable.

Afección a espacios incluidos en la Red Natura 2000.

Afección a la fauna: afección a especies amenazadas tales como lince ibérico, águila imperial y águila-azor perdicera. Elaboración de pasos inferiores que permitan la movilidad de la fauna, adecuación de desagües y «falsos túneles».

Afección a Montes de Utilidad Pública, vías pecuarias y otras infraestructuras (Trasvase Tajo-Segura).

Afección a hábitats, elementos geomorfológicos y yacimientos arqueológicos.

Afección al paisaje, al sistema hidrológico y al suelo.

Afección sobre el patrimonio arqueológico.

Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares.

6. *Principales alegaciones en el proceso de información pública.*—Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 53 alegaciones. Las más significativas ambientalmente se exponen a continuación.

La Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente envía un informe en el cual se evalúan las afecciones en relación a la Red Natura 2000 y al lince ibérico (*Lynx pardinus*), afirmándose que el trazado de la autovía proyectada en ambos corredores afectaría a la población del lince ibérico, tanto en la pérdida de hábitats, como en la desaparición de ejemplares por atropello, y que el proyecto de construcción de la autovía A-32 supondría efectos significativos perjudiciales en los valores naturales de los espacios incluidos en la Red Natura 2000, y especialmente en lo referido al lince ibérico. Asimismo, se insta a la realización de un nuevo estudio detallado de este corredor, en concreto entre las localidades de Alcaraz (Albacete) y el límite con la provincia de Jaén.

La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha afirma que la opción propuesta en el estudio de impacto ambiental para el trazado de la autovía (corredor Sur), es la que menor impacto ambiental global genera de entre las alternativas planteadas, incluyendo medidas correctoras y compensatorias a dicho trazado, proponiendo el desplazamiento de la alternativa S-14 a su paso por los términos municipales de Vianos y Salobre. Considera necesario llevar a cabo un estudio detallado de las repercusiones de la ejecución del proyecto sobre el lince ibérico en el tramo comprendido entre Alcaraz y el límite provincial con Jaén, indicando la necesidad de crear viaductos sobre el valle del río Guadalmena, mantener una densidad de al menos un paso por kilómetro, y de dos pasos por kilómetro en el tramo de carretera que discurre entre los ríos de La Mesta y Turruchel, así como una serie de medidas encaminadas a adecuar los pasos para el lince.

Como medidas adicionales, se llevarían a cabo repoblaciones forestales y tratamientos selvícolas en las inmediaciones de la obra, y en el caso de zonas con especies protegidas (sabina albar –*Juniperus thurifera*– y *Armeria villosa* ssp. *Alcaracensis*) se emplearán las propias especies para la revegetación de los taludes.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía considera, igualmente, que la opción Sur es ambientalmente la más idónea de las estudiadas. Asimismo, en el escrito remitido afirma que el estudio de impacto ambiental no indica los lugares adecuados para el paso de fauna, ni las medidas concretas para minimizar el efecto barrera creado por el corredor. Por tanto, se pide aportar soluciones concretas para la ubicación de dichos pasos, en especial a lo largo de los ejes S-8 y S-10B, y realizar un proyecto específico de integración paisajística por la apertura de taludes de grandes dimensiones en el citado eje S-8.

A la vista de las alegaciones presentadas, la Dirección General de Carreteras, tras las reuniones mantenidas con representantes de la Dirección General para la Biodiversidad y de la Consejería de Medio Ambiente de Castilla-La Mancha, con el fin de establecer de modo conjunto las medidas necesarias para eliminar, en lo posible, las afecciones al lince ibérico, elabora un nuevo documento, con fecha de Mayo de 2005, denominado: «Informe de afecciones a la Red Natura 2000. Estudio de detalle de afección al lince ibérico (*Lynx pardinus*)» en el que se recogen las medidas correctoras propuestas por los Organismos citados anteriormente, así como por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de

Andalucía. Estas medidas se describen en el apartado específico: «Afección sobre el lince ibérico», en el punto 7 de esta declaración.

Los Ayuntamientos de Arquillos, Santisteban del Puerto, Montiel, Montizón, Villanueva de los Infantes, Villamanrique, Navas de San Juan, Castellar, Berrinches y Almedina defienden en sus informes que el corredor Norte es más favorable que la opción seleccionada, por cuestionar la presencia de lince ibérico en las zonas afectadas por dicho corredor.

7. *Integración del proceso de evaluación.*—Las afecciones sobre el medio que puede producir la construcción de la autovía y las medidas correctoras necesarias, incluidas en el estudio de impacto ambiental y de obligado cumplimiento, se exponen a continuación. Se incluyen los aspectos integrados, como resultado de la fase de alegaciones, en el documento de mayo de 2005 «Informe de afección a la Red Natura 2000. Estudio de detalle de afección al lince ibérico (*Lynx pardinus*)», en el que se exponen las afecciones sobre la Red Natura 2000 y el lince ibérico y las medidas correctoras propuestas para minimizar las mismas, así como una serie de modificaciones al trazado definido en el estudio de impacto ambiental, propuesto por la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Afección a la atmósfera: Las medidas a adoptar para evitar la afección sobre la calidad del aire son el control y prevención de la producción de polvo durante la fase de ejecución de las obras, mediante el riego con agua de todas las superficies de actuación, lugares de acopio, caminos y pistas de acceso; el riego de los apilamientos de tierra vegetal y áridos; precauciones en el transporte de áridos en camiones, mediante la utilización de lonas y la adopción de sistemas de captación de partículas en las instalaciones de tratamiento de materiales. Otra medida a adoptar será el control y prevención de emisión de gases, y otras sustancias contaminantes, mediante el control, revisión y puesta a punto de todos los motores de la maquinaria utilizada en la obra, para que no se superen los niveles máximos de emisión permitidos por la ley.

Para fomentar el confort sonoro se proponen una serie de medidas consistentes en no realizar las voladuras en épocas críticas para la reproducción de la fauna (meses de febrero a julio). En el entorno de las zonas habitables, no podrán llevarse a cabo obras ruidosas entre las 23 y las 7 horas y, en todo caso, no se superarán los niveles de inmisión sonora en decibelios (dB) expuestos a continuación:

Zona de sensibilidad acústica	Nivel sonoro equivalente (Leq)
Zonas residenciales	< 65 dB(A) (7h-23h) < 55 dB(A) (23h-7h)
Zonas industriales, comerciales o empresariales. .	< 75 dB(A) (las 24 h)
Zonas hospitalarias	< 55 dB(A) (7h-23h) < 45 dB(A) (23h-7h)
Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas	< 55 dB(A) (las 24 h)

Los proyectos de construcción de la autovía deberán incluir los estudios acústicos que determinen con precisión, en el entorno de núcleos urbanos, zonas residenciales, así como edificaciones dispersas situadas a menos de 200 m de la infraestructura, la necesidad de desarrollar medidas de protección que alcancen los objetivos de calidad para los niveles de inmisión sonora máximos anteriores. Estos niveles se cumplirán en las edificaciones existentes, medidos a 2 m de las fachadas, y para cualquier altura, y en el suelo urbano consolidado.

En el estudio de impacto ambiental se incluye una tabla con la ubicación de las pantallas correspondientes a suelos urbanos y suelos urbanizables desarrollados como urbanos, señalando su longitud y la margen de la vía donde irá instalada. En lo que se refiere a suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, se enviará una copia de los citados estudios acústicos a la Comisión Provincial de Urbanismo implicada y a los Ayuntamientos afectados. En las zonas de interés avifaunístico se colocarán pantallas antirruído no transparentes.

Afección a valores geológicos o geomorfológicos de interés: Los movimientos de tierras necesarios para la construcción de la vía pueden dar lugar a la afección a una amplia zona de torcas y a una pequeña zona de dolinas, ambas incluidas en el Catálogo de hábitats y elementos geomorfológicos de protección especial de Castilla-La Mancha. Para evitar su afección, en el estudio de impacto ambiental se prohíbe, fuera de la zona a ocupar por la traza, cualquier tipo de obra, movimientos de maquinaria u otras actividades derivadas de la construcción de la carretera, en la superficie de los elementos geológicos o geomorfológicos catalogados.

En la zona de estudio coexisten varios tipos de riesgos geológicos, los más destacados son los deslizamientos de ladera, con particular influencia en la Depresión del Guadalquivir. Las medidas a adoptar para evitar los deslizamientos consisten, entre otras, en la adopción de taludes tendi-

dos, la creación de drenajes longitudinales al pie del talud, la colocación de pesos estabilizadores (escolleras, muro de gaviones, etc.) y la protección de las superficies de los taludes a realizar con plantaciones vegetales. Por último, en los terrenos con presencia de yesos, se adoptarán medidas complementarias de drenaje en los taludes a excavar, donde los niveles yesíferos puedan estar parcial o totalmente disueltos.

Afección al relieve: Los impactos principales se producirán en las inmediaciones de Sierra Morena, donde se presenta una orografía más accidentada. En caso de necesitar préstamos en la construcción del corredor, se ha previsto la utilización de explotaciones próximas a la traza. Asimismo, se contemplan zonas aledañas a graveras, ya sean activas o inactivas. Los vertederos recomendados en el estudio de impacto ambiental corresponden, en casi su totalidad, a graveras abandonadas, y solo en un caso a una cantera, también abandonada. La ubicación de los vertederos será prioritaria en canteras abandonadas y zonas degradadas del entorno.

Los proyectos incluirán un inventario de canteras, graveras y zonas de préstamos existentes en el entorno de los tramos de actuación, indicando la existencia de las mismas y las necesidades concretas de la obra de cada tipo de material. Como zonas de préstamos para la extracción de materiales se utilizarán canteras legalmente autorizadas y con planes de restauración aprobados.

Afecciones a la hidrología: Frente a los cambios en el sistema de escorrentía natural, con objeto de no afectar significativamente a los cursos naturales de agua interceptados, se evitará la rectificación y canalización de los mismos, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

Durante la construcción de los viaductos se extremarán las medidas para no salirse de los límites estrictos del terreno acotado en el replanteo. Los viaductos se diseñarán de forma que los estribos queden al menos a 10 m. medidos desde la línea de máxima avenida ordinaria. Las pilas de los viaductos y estructuras se situarán fuera de los cauces.

El almacenamiento de cualquier tipo de material o desecho no ocupará, ni temporal ni permanentemente, ningún curso de agua superficial (lecho del río y márgenes), ni orillas durante la fase de construcción. Deberá respetarse en su totalidad la vegetación hidrófila asociada a los cauces, procediéndose a la delimitación de su perímetro, así como a la colocación de los correspondientes carteles informativos.

Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica correspondiente y deberán ser demolidos tras la finalización de las obras. No obstante, queda expresamente prohibida la ejecución de pasos sobre el río Guadalimar para la ejecución de las obras. En torno a dicho río, espacio catalogado como LIC (ES6160014) «Río Guadalimar», los proyectos de construcción que en su caso se desarrollen incluirán la construcción de cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que durante la fase de explotación recoja el drenaje longitudinal de la carretera.

Afección a la vegetación: Las dehesas, galerías fluviales y sabinas albares son formaciones vegetales protegidas, al estar incluidas en el Catálogo de hábitats y elementos geológicos o geomorfológicos de Castilla-La Mancha. Sin embargo, resulta inevitable la ocupación de sabinas albares (S-18B), así como el cruce de la galería fluvial del río Salobre y la del río Horcajo, siendo afectadas por las obras de drenaje correspondientes.

Igualmente se produce la ocupación de formaciones de quercíneas (encinares y quejigares) con presencia de sabina albar, especie catalogada con la categoría «de interés especial» en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas, y protegida mediante el Decreto 33/1998, de Castilla-La Mancha.

Otras afecciones secundarias producidas en la fase de explotación son la invasión de los márgenes de la vía por especies colonizadoras, produciendo cambios en las comunidades vegetales del área por dispersión o aumento del riesgo de incendios.

Durante la construcción de la autovía se aplicarán una serie de medidas preventivas y correctoras. Por un lado se deberá minimizar la superficie alterada por la construcción de la infraestructura, restringiendo a lo estricto necesario la superficie de desbroce y llevando a cabo el jalónamiento de la superficie expropiada y de los caminos existentes.

Con el fin de proteger los ejemplares de sabina albar (*Juniperus thurifera* L.) que se encuentran fuera de la zona de ocupación estricta de la traza, en el estudio de impacto ambiental se proponen varias medidas:

a) En primer lugar, antes de realizar las labores de desbroce y despeje, el contratista deberá señalar aquellos ejemplares que queden dentro de la zona a expropiar y fuera de la explanación, que deben ser respetados durante los trabajos en la fase de construcción.

b) El movimiento de la maquinaria necesario para la ejecución de la obra puede producir sobre las sabinas albares próximos daños sobre los troncos, ramas o sistemas radiculares. Por este motivo, en las áreas en las que se van a efectuar actuaciones, así como las zonas de movimiento de la maquinaria en las que se localice dicha especie, además de extremar los cuidados en los movimientos de la maquinaria y la realización de excavaciones en sus proximidades, convendrá llevar a cabo la instalación de protecciones previamente al comienzo de las obras, sobre todo si se trata de ejemplares de árbol de elevada edad, buen porte y buen estado sanitario. Para evitar daños será necesario rodear las áreas de sabinas con un cercado fijo de 1,20 a 1,80 m de altura que rodee completamente la zona radical de los ejemplares, para protegerlos de posibles daños mecánicos como golpes, heridas y otras agresiones a la corteza, la madera o las raíces. Se entiende por «zona radical» la superficie del suelo por debajo de la copa del árbol más un borde de 2 m. Si por problemas de espacio no fuera posible proteger la zona radical, se rodeará el tronco con un cercado de madera, de 2 m de altura como mínimo, con acolchado por dentro, el cual se instalará de manera que no perjudique al árbol. Las posibles ramas bajas que cuelguen se atarán hacia arriba, siendo necesario proteger el lugar de la atadura para no dañar las ramas ni el tronco. No se abrirán zanjas ni se harán otras excavaciones en toda la zona radical. Si esto fuese inevitable, se hará siempre de forma manual y como mínimo a 2,5 m del pie del tronco.

c) Por último, en los tramos en los que se afecten a formaciones de sabina albar, se estudiará la viabilidad técnica del trasplante de todos aquellos ejemplares arbóreos que reúnan las características idóneas para esta operación, considerando como lugares de destino, entre otros, las franjas de expropiación existentes a ambos lados de la vía.

d) En la zona donde se atraviesa el sabinar albar solo se utilizará como camino de acceso la propia explanación de la traza.

Debido al riesgo de incendio que presentan algunas zonas atravesadas por la traza, los proyectos de construcción correspondientes deberán incluir un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el adjudicatario de las obras.

Con el fin de regenerar las superficies descubiertas de vegetación generadas en la construcción de la vía, se procederá a la revegetación de las mismas con especies autóctonas propias de la naturaleza del sustrato y el piso bioclimático en el que se encuentran.

Se procederá al aporte de la tierra vegetal, previamente retirada de los terrenos ocupados, y un tratamiento de hidrosiembra, en todos los taludes de altura superior a 2 m y pendientes inferiores a 1,5H: 1V, con el fin de establecer en el menor tiempo posible una cubierta protectora contra la erosión sobre la superficie del talud, con especies herbáceas diferentes según el tipo de sustrato atravesado por la vía (sustrato basófilo o silíceo). Para los taludes de altura máxima inferior a 2 m, se realizará el aporte de la tierra vegetal sin hidrosiembra. Las plantaciones no se realizarán de forma extensiva para el conjunto del trazado, sino aprovechando las condiciones más favorables para su desarrollo; así, los taludes de aquellos tramos que ocupan terrenos forestales recibirán, además de la hidrosiembra, un tratamiento de plantación arbórea y/o arbustiva con fines de ocultación (terraplenes elevados, zonas visibles desde poblaciones o carreteras) y de integración con el entorno en cuanto a las formaciones vegetales existentes. Igualmente, en las zonas en las que se adopten pantallas antirruído, a fin de contribuir a su integración visual, se efectuará un tratamiento de plantación particularizado. En el estudio de impacto ambiental se proponen cinco tipos de plantaciones en función de las características de la zona en las que se apliquen.

Afección a la fauna: Las obras pueden producir molestias e interferencias en la época de reproducción de la población residente de aves esteparias que habitan en la IBA número 184 «Campo de Montiel». En cuanto a los mamíferos, la nutria (*Lutra lutra*), que habita en los tramos del río Guadalimar, también puede ver alterada su actividad reproductiva.

Como medidas preventivas, frente a posibles afecciones durante los periodos de reproducción de las especies rapaces más vulnerables, se evitará la realización de actividades generadoras de ruidos durante los periodos reproductivos de las especies más valiosas que habitan en la zona de actuación. Por otro lado, también se evitarán las obras o actividades que afecten o causen molestias en el cauce y riberas del río Guadalimar en la época de mayor actividad reproductiva de la nutria (*Lutra lutra*), comprendida entre los meses de marzo a julio, ambos inclusive. Igualmente, se limitarán las actividades más ruidosas durante el periodo comprendido entre los meses de febrero a julio para evitar molestias en la época de reproducción de aves esteparias, en los tramos que discurren por la IBA núm. 184 «Campo de Montiel» (alternativa S-17A).

La destrucción de hábitats como consecuencia del desbroce y los movimientos de tierras, constituye un efecto permanente e irreversible, cuya magnitud está determinada por el valor de las especies asociadas y la singularidad del hábitat, siendo, por tanto, alta en el caso de los mamíferos protegidos presentes en el área de estudio como el lince ibérico (*Lynx pardinus*) y el topillo de Cabrera (*Microtus cabreræ*), pero también

importante para el resto de especies de interés que se distribuyen el área de estudio, como las comunidades herpetológicas y las aves rapaces y esteparias.

En cuanto a la comunidad de anfibios y reptiles, el área de interés herpetológico denominado «Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y Alcaraz» se encuentra ocupada por varios tramos del corredor Sur, pero el aprovechamiento o proximidad de la actual N-322 atenúa el potencial impacto.

En las zonas donde se atraviesen las áreas críticas del lince y del águila imperial sólo se utilizará, como camino de acceso, la propia traza. Igualmente queda prohibida la localización de instalaciones auxiliares, vertederos y zonas de acopio temporal de tierras fuera de la zona de ocupación de la traza en dichas áreas críticas. En los tramos que discurren por el entorno de las colonias de topillo de Cabrera, se realizarán, por parte de especialistas, recorridos sistemáticos previos a la entrada de cualquier maquinaria, para detectar enclaves de interés para la especie (madrigueras, etc.), coordinando las actuaciones localizadas en dichas zonas con el órgano ambiental autonómico correspondiente.

Por otro lado, los principales impactos sobre la fauna en la fase de explotación son, por un lado el efecto barrera o aumento del riesgo de colisión por atropello, y la creación de una barrera impermeable al paso o limitativa de la intención de paso, esto genera reducción de la diversidad genética y riesgo de extinción local debido a la dinámica poblacional. La especie del área de estudio más vulnerable a este caso de efecto barrera es el lince ibérico, al que se le puede afectar el proceso de dispersión juvenil. Las poblaciones quedarían fragmentadas si no se favorece la permeabilidad de la carretera a sus movimientos mediante la construcción de pasos específicos de fauna y otras medidas correctoras.

Afección sobre el lince ibérico: De acuerdo con el punto 5.2 de anejo 1: Plan de Recuperación del Lince Ibérico (*Lynx pardinus*), del Decreto

276/2003, de 09-09-2003, las principales afecciones que se pueden generar sobre esta especie se describen a continuación:

a) Destrucción de hábitats por desaparición directa o sustitución de los preexistentes.

La pérdida de su hábitat es mayor en el caso del corredor Norte, por atravesar su área crítica en mayor longitud y por ser una zona sin presencia de infraestructuras humanas en la actualidad. En el corredor Sur la afección es menor, al ajustarse en lo posible al actual trazado de la N-322, reduciendo la ocupación de terreno y con ello la afección a la vegetación, la destrucción de hábitats y la fragmentación del territorio.

b) Aparición o aumento de riesgo por colisión o atropello, así como la creación de una barrera impermeable al paso, o limitativa de la intención de paso.

El corredor Sur, a su paso por el LIC «Sierras del Relumbrar –Cerro Vico– Río Guadalmena» (ES4210016), atraviesa por la finca Cortijo del Campo poniendo en peligro sus desplazamientos por la zona y reduciendo sus posibilidades de dispersión a otros lugares. Asimismo, el corredor Norte, a su paso por el LIC «Río Guadalén» (ES4220016), catalogado también como área crítica del lince, discurre por una zona de gran interés para la especie, por constituir un corredor que conecta las poblaciones de Sierra de Relumbrar-Cerro Vico con la población de Sierra Morena Oriental y Central.

Teniendo en cuenta la alta tasa de mortalidad por atropellos de los lince en dispersión, el «Informe de afección a la Red Natura 2000. Estudio de detalle de afección al lince ibérico *Lynx pardinus*» contempla que el proyecto de construcción deberá desarrollar medidas destinadas a disminuir el riesgo de atropello, tanto en las vías de servicio de nueva construcción, como en los tramos del corredor Sur, en los que la actual N-322 quede como vía de servicio tras la construcción de la autovía. Estas medidas se resumen en la tabla siguiente:

Tipo de afección sobre el lince (<i>Lynx pardinus</i>)	Medidas preventivas y correctoras
Alteración de hábitat de especies presa (conejo) y de corredores potenciales (vaguadas) por ocupación directa de la vía o por los elementos constructivos.	Colocación de majanos de piedra para conejos en áreas externas a las ocupadas por la infraestructura dentro de los LIC designados para conservación del lince Repoblación de la vegetación de ribera en los arroyos que vierten al río Guadalmena con especies arbustivas autóctonas: retama (<i>Retama sphaerocarpa</i>), el majuelo (<i>Crataegus monogyna</i>), la adelfa (<i>Nerium oleander</i>) y la zarza (<i>Rubus ulmifolius</i>), dispuestas en una plantación lineal en cada margen de los arroyos identificados como corredores.
Aparición o aumento de riesgo de colisión o atropello, así como creación de una barrera impermeable al paso o limitativa de la intención de paso.	Cerramiento continuo y longitudinal de la autovía incorporando dispositivos que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada, mediante el vallado perimetral de la vía con malla progresiva o cinética de 1,70 m de altura mínima, y 4 m de separación entre postes como máximo. Este vallado será prolongado en los enlaces hasta 100 m a lo largo de la vía que se incorpora, y en ambas márgenes. Construcción de pasos utilizables específicamente por el lince, de 12 m de largo y 3 m de alto como mínimo, y ubicados en zonas identificadas como potenciales corredores. Ajustes o modificaciones del trazado de la autovía respecto a la actual N-322, para permitir la localización de los pasos de lince. Construcción de nuevos viaductos (tanto en los cauces atravesados, como en los potenciales corredores), y acondicionamiento de los mismos mediante la creación de una franja de vegetación natural arbustiva paralela a la vegetación de ribera del cauce. En las embocaduras de los pasos específicos para el lince, de al menos 12 m de amplitud, se dispondrán pantallas vegetales de forma que dirijan a los animales a su interior. Asimismo, todos estos pasos deberán tener una limitación total de accesos y en ningún caso coincidirán con reposiciones de caminos. Sobredimensionamiento y adecuación de obras de drenaje, incluso en la actual carretera N-322. En las vías de servicio que se desarrollen en los referidos LIC, señalización del riesgo de atropello, colocación de bandas sonoras y limitación de velocidad a 40 km/h. Escarificación del tramo que queda en desuso de la N-322, entre los pp.kk. 267+000 y 271+500, convirtiéndolo en camino rural.

Como medidas generales, se proponen las siguientes:

a) Definición de nuevos viaductos, en sustitución de terraplenes, en las zonas en las que los ejes proyectados discurren por las zonas sensibles para el lince.

b) Cambios de trazado, y creación de nuevas vías de servicio y pasos inferiores, para evitar afecciones a infraestructuras ya existentes.

Asimismo, se proponen una serie de modificaciones encaminadas a aumentar la permeabilidad transversal del trazado:

Modificaciones para minimizar la afección al lince (<i>Lynx pardinus</i>)	Localización
Definición de nuevos viaductos.	Eje S-10B: desde p.k. 30+880 a p.k. 31+300.
Modificaciones de trazado.	Eje S-10B: desde p.k. 34+000 a p.k. final. Eje S-11A: desde p.k. 0+000 a p.k. 0+500. Eje S-12B: desde p.k. 2+100 a p.k. final. Eje S-13A: desde p.k. 0+000 a p.k. final. Eje S-14: desde p.k. 0+000 a p.k. final. Eje S-15B: desde p.k. 0+000 a p.k. 0+300.
Construcción de pasos específicos para el lince, ampliación de viaductos y medidas de revegetación.	Eje S-10B: Viaducto río Turruchel (pp.kk. 30+880 a 31+300). Pasos en los pp.kk.: 16+850; 18+685; 20+500; 24+205; 24+505; 25+630; 26+380; 33+520; 34+530; 35+670; 35+900; 36+480 y 37+060. Eje S-11A: Viaducto río de La Mesta (pp.kk. 1+640 a 1+780). Paso en el p.k. 4+655. Eje S-12B: Paso específico de lince en el p.k. 0+190. Nuevo Eje S-13A: Viaducto río Salobre (pp.kk. 0+640 a 0+740). Pasos de lince en los pp.kk. 3+200; 3+900. Nuevo Eje S-14: Viaducto del río Alcaraz (pp.kk. 3+570 a 3+620). Pasos de lince en los pp.kk. 0+005; 0+485; 1+465; 1+605; 1+925.

En el anexo II se muestra un plano de localización de los pasos específicos para el lince a lo largo del trazado del corredor Sur seleccionado, y otro plano de detalle con el diseño propuesto por el promotor.

Otras medidas propuestas en el «Informe de afección a la Red Natura 2000. Estudio de detalle de afección al lince ibérico (*Lynx pardinus*)», con objeto de reducir la fragilidad de sus poblaciones y reforzar los elementos más sensibles de su ecosistema, consisten en diversas actuaciones generales como: la mejora de la conexión entre poblaciones de lince ibérico mediante la identificación de áreas de conexión y la creación de corredores, actuaciones encaminadas a la mejora de la disponibilidad de conejos en las poblaciones actuales de lince y su periferia, mediante la reintroducción de individuos en zonas de baja densidad; actuaciones de mejora de las condiciones de reproducción del lince mediante creación de áreas de alimentación y refugio; actuaciones para la reducción de la mortalidad, por causas no naturales, mediante la detección de zonas de atropello, eliminación de pozos y construcción de pasos de fauna; actuaciones de mejora de la concienciación ciudadana y de los sectores implicados en su conservación, mediante campañas sobre la situación de la especie y la

actividad cinegética responsable; y creación de una Comisión de Seguimiento y Coordinación del Plan de Medidas Correctoras, con funciones de evaluación de la aplicación de las medidas aplicadas, y determinación de las posibles modificaciones y aportaciones a las actuaciones propuestas.

En junio de 2005, la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha remite el «Informe de afección a la Red Natura 2000. Estudio de detalle de afección al lince ibérico (*Lynx pardinus*)» a la Dirección General para la Biodiversidad y a las Consejerías de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y de Castilla-La Mancha para que emitan la conformidad al mismo.

La Consejería de Medio Ambiente de la Delegación Provincial en Jaén de la Junta de Andalucía, emite un informe al promotor sobre las recomendaciones al «Informe de afección a la Red Natura 2000. Estudio de detalle de afección al lince ibérico (*Lynx pardinus*)» añadiendo medidas complementarias a las actuaciones sobre los pasos específicos para el lince, nuevas reforestaciones y drenajes en el eje S-10B del corredor Sur seleccionado, a los previstos en el citado documento. Estas medidas vienen descritas en la tabla expuesta a continuación:

Localización del paso de lince en el eje S-10B	Medidas complementarias
p.k. 16+860	Adecuación del paso para la época de lluvias, mediante la construcción de una bancada lateral que permanezca por encima del nivel del agua permanentemente.
p.k. 18+705	El trazado eliminará un área de vegetación de retamales (<i>Retama sphaerocarpa</i>), por lo que la reforestación del paso se propone por los dos lados del mismo, no solo en la parte este, como figura en la propuesta del promotor.
p.k. 20+515	Adecuación del paso para la época de lluvias mediante la construcción de una bancada lateral que permanezca por encima del nivel del agua permanentemente. Reforestación de las laderas de orientación este de los dos cerros que encajonan la unión del arroyo del Ardal y el río Herreros hacia el norte y el sur.
p.k. 24+225	Adecuación del paso para la época de lluvias mediante la construcción de una bancada lateral que permanezca por encima del nivel del agua permanentemente. Aplicación de medidas que minimicen el impacto de la autovía sobre la población total de aguilucho cenizo (<i>Circus pygargus</i>), consistentes en la evaluación de la pérdida de hábitat en superficies de cultivos de cereal de secano, y medidas compensatorias consistentes en la compra de cereal sin siega durante la fase de construcción.
p.k. 24+525	Adecuación del paso para la época de lluvias mediante la construcción de una bancada lateral que permanezca por encima del nivel del agua permanentemente. Aplicación de medidas que minimicen el impacto de la autovía sobre la población total de aguilucho cenizo (<i>Circus pygargus</i>), consistentes en la evaluación de la pérdida de hábitat en superficies de cultivos de cereal de secano, y medidas compensatorias consistentes en la compra de cereal sin siega durante la fase de construcción. Reforestación de la red de drenaje propuesta por el promotor, así como el lado este del trazado, sobre todo el área situada entre este paso y el cortijo de Salcedo.
p.k. 25+650	Adecuación del paso para la época de lluvias mediante la construcción de una bancada lateral que permanezca por encima del nivel del agua permanentemente. Aplicación de medidas preventivas sobre la población de nutria (<i>Lutra lutra</i>) en el arroyo Sequillo, consistentes en mantener las condiciones de hábitat (calidad y cantidad de caudal hídrico) y recursos tróficos (biomasa de ictiofauna consumible) suficientes para asegurar la presencia de esta especie. La cubierta vegetal autóctona de matorral mediterráneo, especialmente lentiscos (<i>Pistacia lentiscus</i>) está degradada, lo que implica la revegetación en el cauce del arroyo Sequillo con especies vegetales similares a los lentiscos de las áreas colindantes del arroyo a ambos lados de la autovía proyectada.

Localización del paso de lince en el eje S-10B	Medidas complementarias
p.k. 26+400	Adecuación del paso para la época de lluvias mediante la construcción de una bancada lateral que permanezca por encima del nivel del agua permanentemente. Reforestación de las áreas que se encuentran entre el paso de fauna y el paso de fauna anterior en el arroyo Sequillo (p.k. 25+650), en el lado noroeste del trazado propuesto en la autovía.

Con fecha de 23 de septiembre de 2005, y posteriormente el 3 de marzo de 2006, se reciben en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dos informes de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha sobre el «Informe de afección a la Red Natura 2000. Estudio de detalle de afección al lince ibérico (*Lynx pardinus*)» dando su conformidad al mismo y solicitando un conjunto de medidas complementarias a adoptar en la disposición de los pasos de

fauna específicos para el lince ibérico, así como la necesidad de construir dos nuevos pasos. En dicho informe, se reitera que la alternativa del corredor Sur (solución propuesta en la aprobación provisional del estudio informativo) es la que menor impacto ambiental genera entre las alternativas planteadas en el estudio informativo. El resto de medidas, de obligado cumplimiento por el promotor, vienen descritas en la siguiente tabla:

Aspecto contemplado	Medidas
Disposición de pasos de fauna.	El interior de los pasos deberá adecuarse de manera que se garantice un buen drenaje, evitando la presencia de obstáculos en las entradas de los pasos que dificulten el acceso de los animales. El terreno deberá estar bien perfilado, e integrado en la topografía del entorno, facilitando una buena conexión con los taludes y terrenos adyacentes. La base del paso debe presentar sustrato natural, por lo que se recomienda la tipología constructiva de pórtico o bóveda. Respecto a los viaductos proyectados, se evitará la afección a la vegetación de ribera, dejándose una distancia mínima de 5 m entre estos elementos y la vegetación. La altura mínima del viaducto será de 5 m en un entorno arbustivo, y de 10 m en un entorno arbóreo. Las pilas y estribos del viaducto deberán quedar situados fuera de la zona ocupada por la vegetación de ribera. Se mantendrán franjas laterales naturalizadas, de un mínimo de 10 m a cada lado del curso fluvial, conservando la vegetación actual y revegetando con especies autóctonas propias del hábitat afectado. Deberá realizarse un mantenimiento periódico de la vegetación para evitar que obstruyan las entradas de los pasos por un excesivo desarrollo de la biomasa vegetal. En los márgenes de la autovía, deberán realizarse tratamientos de la vegetación para evitar atropellos, manteniendo una franja deforestada de entre 3 y 10 m, dependiendo del hábitat, a ambos lados de la infraestructura. Durante la fase de explotación de la autovía, el programa de vigilancia ambiental tendente a determinar la eficacia de los pasos de fauna establecidos, deberá redactarse en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente. Los resultados deberán conducir a la ejecución, a cargo del promotor de la autovía, de las oportunas medidas correctoras que mitigaran las incidencias negativas apreciadas.
Actuaciones plataforma.	Escarificación de la plataforma y su acondicionamiento, como camino rural, sobre aquéllos tramos de la actual N-322 que discurren alejados de la traza propuesta de la autovía, disminuyendo así el efecto barrera ocasionado por las infraestructuras viarias.

La Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, con fecha de 22 de mayo de 2006, emite un informe sobre el «Informe de afección a la Red Natura 2000. Estudio de detalle de afección al lince ibérico (*Lynx pardinus*)», en el cual se consideran en general adecuadas las medidas correctoras propuestas para minimizar el impacto de la infraestructura sobre el lince ibérico y su hábitat, solicitando la incorporación de de las siguientes medidas:

- Eje S-11A: en el cruce del arroyo de las Cañadillas se añadirá un nuevo paso de lince debido a que constituye un corredor biológico cuya integridad y naturalidad es necesario conservar.
- Eje S-12B: en la Finca Fuente del Aljibe, a la altura del punto kilométrico 263 de la N-322 debe añadirse un nuevo paso de lince. Localizada en las estribaciones de la Sierra de Alcaraz, presenta una población de conejos de una abundancia relativa alta en relación con otras zonas de la sierra, por lo que supone un buen cazadero para el lince. Añadido a lo anterior, se destaca la ausencia de pasos a menos de 700 metros de este punto, por lo que resulta necesaria la construcción de un nuevo paso en este punto.
- Ampliación del número de marcos unicelulares, al menos a dos en los pasos en que está contemplado uno solo.
- Sustituir los tubos de drenaje de 1.80 m. por marcos unicelulares (mínimo 3x2m.).
- Transformar en camino rural o, en su caso, eliminar el resto de tramos de la CN-322 que quedan fuera del trazado de la autovía.
- Incorporar al programa de seguimiento y vigilancia el seguimiento de la eficacia de los pasos de lince durante le fase de explotación.
- Asimismo, para evitar los atropellos se utilizará una malla cinéctica de simple torsión de 2,5 metros de altura y de una luz máxima de 4 cm., manteniendo los 40 cm. enterrados propuestos por el promotor. Las zonas de acceso a vías secundarias se vallaran a lo largo de 200 metros con rampas de escape en los laterales.
- En los márgenes de la autovía se realizarán tratamientos de vegetación, para evitar atropellos, manteniendo una franja deforestada de entre 3 y 10m.

Afección sobre espacios naturales protegidos: Los espacios naturales afectados responden a una serie de figuras de protección. Dentro del Plan

de Especial de Protección del Medio Físico (PEPMF) de la provincia de Jaén, a la «Cuenca del Dañador» (CS-4), a la «Cuenca del Guadalmena» (CS-5) y a la «Cabeza Chica» (CS-8). En la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía se intercepta el Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y las Villas. Por otro lado, el hecho de que las zonas ocupadas en dicho espacio cuenten con el grado de protección E (Áreas agrícolas), según el P.O.R.N. aprobado mediante Decreto 227/1999 de 25 de noviembre, y acojan una escasa comunidad faunística, son aspectos que llevan a considerar el impacto sobre dicho espacio como poco significativo.

Espacios pertenecientes a Red Natura 2000: LIC «Río Guadalimar» (ES6160014): con la ejecución de viaductos y el establecimiento de medidas protectoras del mismo durante la fase de obras, las afecciones sobre este LIC se verán minimizadas.

LIC «Cuencas del Rumblar, Guadalén y Guadalmena» (ES6160008): se ve afectado por ambos corredores de forma poco significativa, dada la escasa superficie ocupada en el mismo.

LIC «Sierra del Relumbrar-Cerro Vico-Río Guadalmena» (ES4210016): es atravesado inevitablemente por el corredor Sur, sin embargo al aprovechar el trazado de la actual carretera N-322, se afecta la menor superficie posible.

LIC «Río Guadalén» (ES4220016): es atravesado inevitablemente por el corredor Norte en unos 300 m, pero se considera poco significativa, dada la escasa superficie ocupada.

La ZEPA «Sierras de Cazorla, Segura y las Villas» (ES0000035) es ocupada por el corredor Sur, pero la zona afectada no cuenta con poblaciones ornitológicas destacadas. Así, la incidencia sobre este espacio se considera poco significativa, sobre todo cuando la actuación trata de aprovechar el trazado de la actual carretera N-322, que delimita o discurre por este espacio natural.

Los impactos generados sobre estos espacios se consideran poco relevantes en el estudio de impacto ambiental, por aprovechar al máximo el trazado de la N-322. Sin embargo, como medida preventiva se propone la aplicación, en lo máximo posible, de las determinaciones de protección ambiental de las respectivas normativas de regulación de los espacios durante la fase construcción de la obra, sobre todo en lo que se refiere a

la localización de instalaciones auxiliares, vertederos, operaciones de maquinaria, acopios temporales de tierras, etc.

Afección sobre el patrimonio cultural y arqueológico: Los cortes sobre las vías pecuarias se corregirán mediante el desvío de su trazado hacia pasos transversales dispuestos lo más cerca posible al punto de intersección, y se repondrá con su ancho legal en toda la longitud del nuevo trazado. Por otro lado, la ocupación de los siete Montes de Utilidad Pública catalogados y definidos en el estudio de impacto ambiental, supondrá pérdida de superficie, lo que supone tramitar el pertinente expediente de ocupación para cada uno de ellos.

Los cinco enclaves arqueológicos ubicados en el entorno de los trazados propuestos que, por su ocupación, proximidad, naturaleza e imprecisión de su localización, pudieran ser objeto de mayor afección, y las medidas propuestas para cada uno se detallan a continuación:

Yacimiento arqueológico (código)	Medidas
Cerro Cautelar (40).	Delimitación del yacimiento y supervisión de los movimientos de tierra por un técnico arqueólogo.
Cortijo de Mimbrera (23/029/0008). La Leona (23/094/0083). Los Mazmorras (23/025/0010). El Espino (23/025/0035).	Contrastar las coordenadas de la base de datos de Arqueos para desechar errores de transcripción. Excavación de sondeos arqueológicos para documentar la secuencia estratigráfica del suelo en la zona.

Como medidas preventivas relativas al patrimonio arqueológico, con carácter previo y una vez que haya sido elegido el trazado definitivo, se procederá a realizar una prospección arqueológica superficial del corredor por el que discurra dicho trazado, de las áreas de préstamo, y aquellas para acopio de materiales o estacionamiento de maquinaria.

Las modificaciones al trazado definido en el estudio de impacto ambiental, en respuesta a los escritos de varios ayuntamientos, y definido en el «Informe de afección a la Red Natura 2000. Estudio de detalle de afección al lince ibérico (*Lynx pardinus*)» elaborado por el promotor se definen a continuación:

Modificación de trazado para evitar la afección a otras infraestructuras	Justificación
Eje S-18B (desde p.k. 34+500 hasta p.k. 36+500).	Alejamiento de la Villa Romana de Balazote para evitar su posible afección.
Eje S-19B (desde p.k. 15+500 a p.k. final).	Ajuste a la reserva viaria definida en el P.G.O.U. de Albacete.

8. **Condiciones específicas.**—Aparte de las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental y de las contempladas en el «Informe de afección a la Red Natura 2000. Estudio de detalle de afección al lince ibérico (*Lynx pardinus*)», será, también, de obligado cumplimiento lo solicitado en los informes emitidos por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, por la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha y por la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente

Con relación a medidas que impliquen una mayor protección de la biodiversidad, se tendrá en cuenta, sobre todo durante la fase de obras, la implantación de medidas preventivas sobre la fauna asociada a los puntos de intersección del trazado con los cursos fluviales y los afluentes de los mismos, como el galápagos europeo (*Emys orbicularis*), el sapillo pintojo ibérico (*Discoglossus galganoi*) y el galápagos leproso (*Mauremys leprosa*). Por último, cualquier labor de revegetación deberá ser considerada bajo la óptica de la restauración de los hábitats de interés comunitario pre-existentes.

Aunque la alternativa seleccionada es la que menor impacto global produce, las afecciones a la población de Sabina albar son inevitables. Teniendo en cuenta que es un hábitat considerado de protección especial en Castilla-La Mancha, aparte de las medidas contempladas en el estudio de impacto ambiental para proteger a la población de Sabina albar, se deberá repoblar una superficie de, al menos, el triple de la afectada (sola o mezclada con encinas) en el entorno de esta zona. Las plantas serán originarias del Campo de Montiel y se plantarán con una disposición irregular de los hoyos en terrenos preferentemente procedentes de cultivos agrícolas. Se debe efectuar esta repoblación llegando a un acuerdo con

los propietarios limítrofes, así como en restos de parcelas expropiadas, en el interior de los enlaces, áreas de servicio, áreas de descanso, etc., siempre que dichas plantaciones no afecten a la seguridad vial. Se deberá prever el riego durante los cinco primeros años para garantizar supervivencia de la plantación.

Tanto en la redacción del Proyecto constructivo, como en la ejecución del mismo, la Dirección General de Carreteras deberá cumplir con las normas y directrices establecidas en los correspondientes instrumentos de planificación de los espacios naturales protegidos (Decreto 227/1999 que aprueba el PORN y el PRUG del Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y Las Villas)

9. **Plan de vigilancia ambiental.**—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 correctoras 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 las Consejerías de Medio Ambiente de las Juntas de Andalucía y de Castilla-La Mancha.

10. **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 7 de agosto de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo del proyecto «Autovía A-32 Linares-Albacete», concluyendo que la alternativa formada por la sucesión de los ejes S-1B, S-2B, S-3B, S-4B, S-5, S-6A, S-7, S-8, S-9A, S-10B, S-11A, S-12B, S-13A, S-14, S-15B, S-16B, S-17A, S-18B y S-19B del corredor Sur, con las modificaciones y medidas preventivas y correctoras introducidas por el «Informe de afección a la Red Natura 2000. Estudio de detalle de afección al lince ibérico (*Lynx pardinus*)», no producirá efectos negativos sobre la Red Natura 2000 ni sobre el medio ambiente.

Lo que se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, y se hace público para general conocimiento, en cumplimiento del 4.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de julio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 8 de agosto de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Descripción de las alternativas propuestas en el estudio de impacto ambiental

En las tablas adjuntas se describen cada uno de los ejes que componen las alternativas de los corredores definidos en el estudio de impacto ambiental.

Alternativas definidas en el Corredor Norte

Eje Norte 1A (N-1A).	Eje Norte 7A (N-7A).
Eje Norte 1B (N-1B).	Eje Norte 7B (N-7B).
Eje Norte 2A (N-2A).	Eje Norte 8A (N-8A).
Eje Norte 2B (N-2B).	Eje Norte 8B (N-8B).
Eje Norte 2C (N-2C).	Eje Norte 9 (N-9).
Eje Norte 3A (N-3A).	Eje Norte 10A (N-10A).
Eje Norte 4A (N-4A).	Eje Norte 10B (N-10B).
Eje Norte 4B (N-4B).	Eje Norte 11A (N-11A).
Eje Norte 5 (N-5).	Eje Norte 11B (N-11B).
Eje Norte 6A (N-6A).	Eje Norte 12A (N-12A).
Eje Norte 6B (N-6B).	Eje Norte 12B (N-12B).

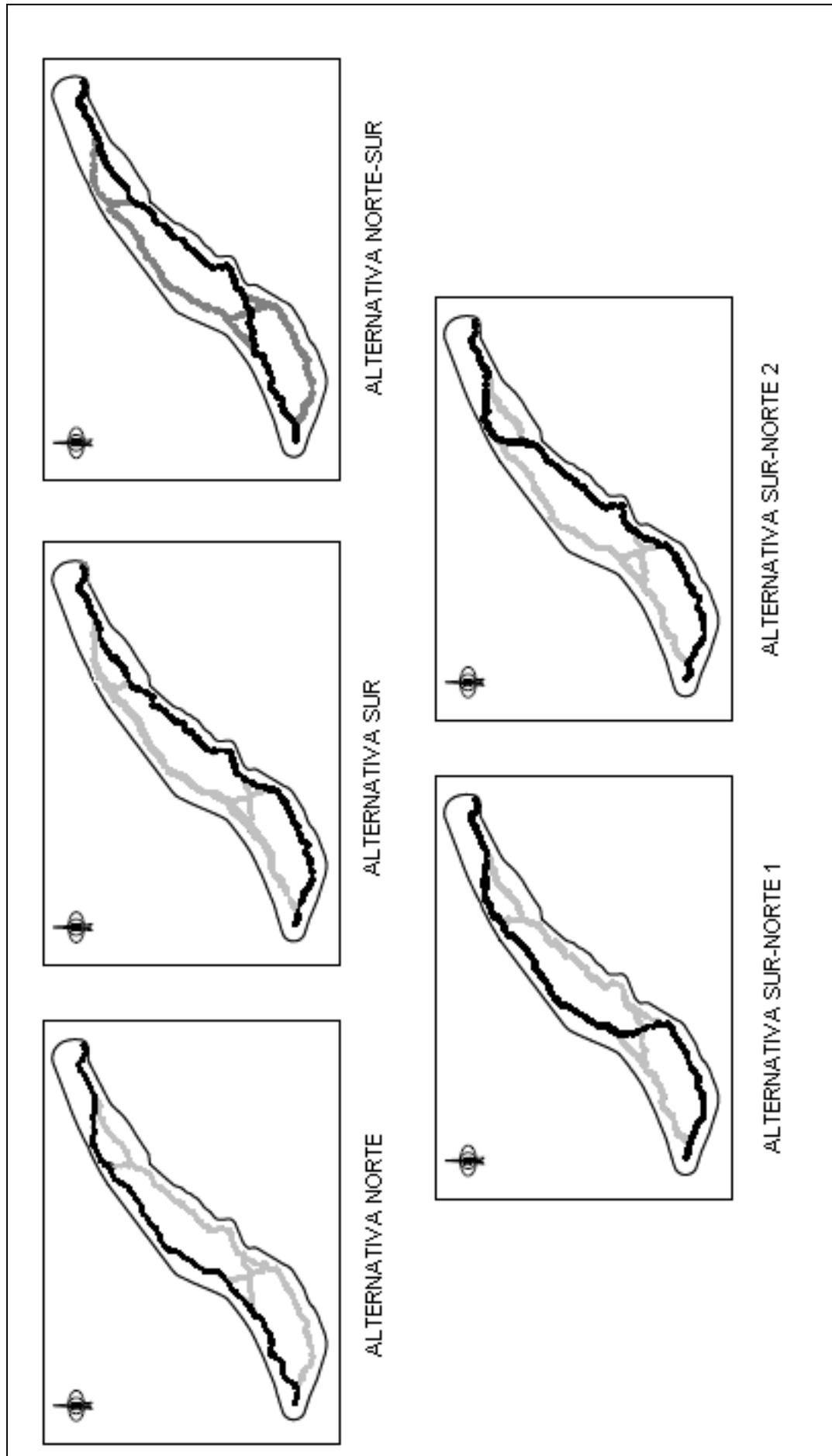
Alternativas definidas en el Corredor Sur

Eje Sur 1A (S-1A) (AV-100) Variante de Linares.	Eje Sur 11A (S-11A) (AV-120) Variante de Villapalacios.
Eje Sur 1B (S-1B) (AV-120) Variante de Linares.	Eje Sur 11B (S-11B) (AV-120) Variante de Villapalacios.
Eje Sur 2A (S-2A) (AV-120) Variante de Estación Linares-Baeza.	Eje Sur 12A (S-12A) (AV-100).
Eje Sur 2B (S-2B) (AV-120) Variante de Estación Linares-Baeza.	Eje Sur 12B (S-12B) (AV-120).

Alternativas definidas en el Corredor Sur	
Eje Sur 3A (S-3A) (AV-100).	Eje Sur 13A (S-13A) (AV-120) Variante de Reolid.
Eje Sur 3B (S-3B) (AV-120).	Eje Sur 13B (S-13B) (AV-120) Variante de Reolid.
Eje Sur 4A (S-4A) (AV-120) Variante de Canena-Rus-La Yedra.	Eje Sur 14 (S-14) (AV-120).
Eje Sur 4B (S-4B) (AV-120) Variante de Canena-Rus-La Yedra.	Eje Sur 15A (S-15A) (AV-120) Variante de Alcaraz.
Eje Sur 5A (S-5A) (AV-120) Variante de Úbeda.	Eje Sur 15B (S-15B) (AV-120) Variante de Alcaraz.
Eje Sur 6A (S-6A) (AV-120) Variante de Torreperogil.	Eje Sur 16A (S-16A) (AV-100).
Eje Sur 7 (S-7) (AV-100).	Eje Sur 16B (S-16B) (AV-120).
Eje Sur 8 (S-8) (AV-120).	Eje Sur 17A (S-17A) (AV-120) Variante de El Horcajo.
Eje Sur 9A (S-9A) (AV-120) Variante de Arroyo del Ojanco.	Eje Sur 17B (S-17B) (AV-120) Variante de El Horcajo.

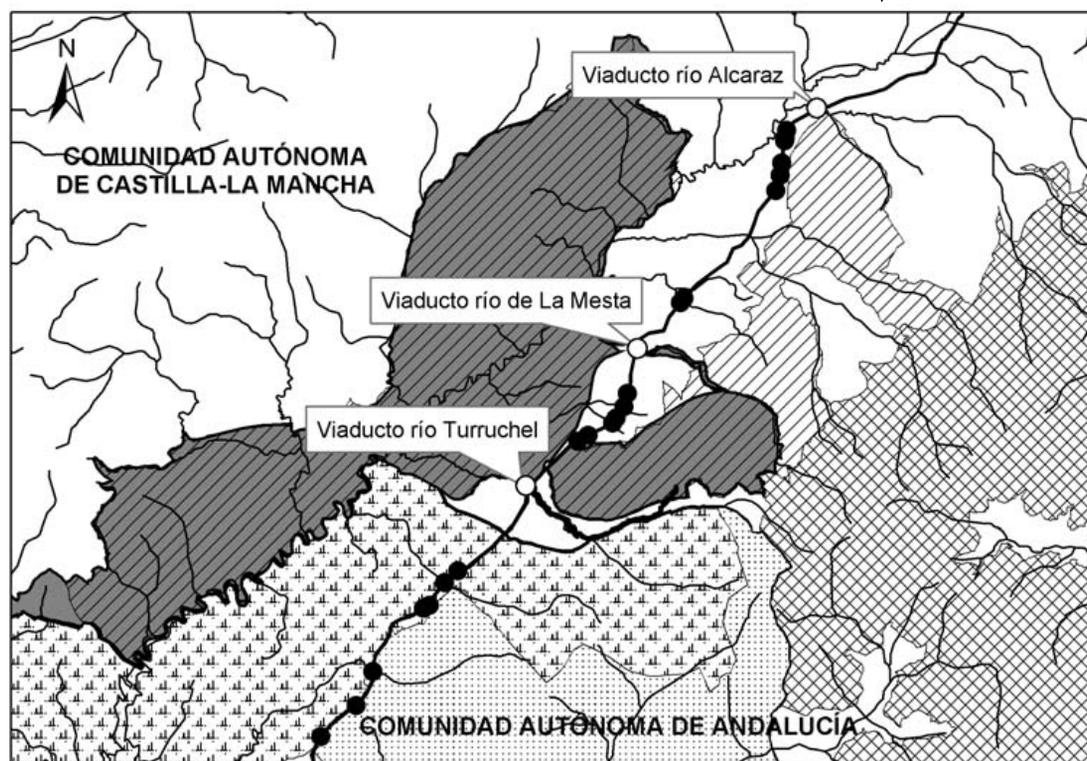
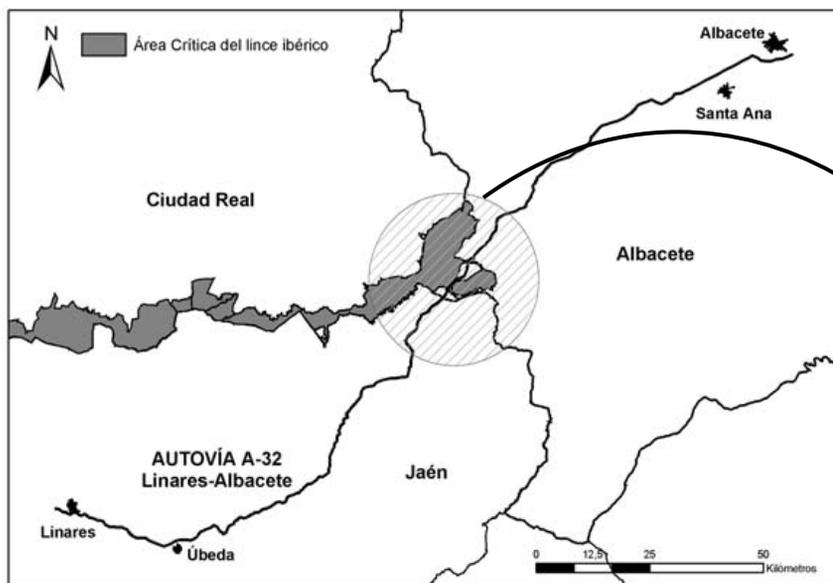
Eje Sur 9B (S-9B) (AV-120) Variante de Arroyo del Ojanco.	Eje Sur 18A (S-18A) (AV-120).
Eje Sur 10A (S-10A) (AV-100).	Eje Sur 18B (S-18B) (AV-120).
Eje Sur 10B (S-10B) (AV-120 y 100).	Eje Sur 19A (S-19A) (AV-120).
	Eje Sur 19B (S-19B) (AV-120).

Alternativas	Ejes	
Corredor Norte-Sur.	Eje N-S (Conecta el final del tramo 4 del corredor norte con el origen del tramo 9 del corredor sur).	
Corredor Sur-Norte 1.	Eje Sur-Norte 1A (S-N 1A).	(Conectan el eje S-7 con el tramo 6 del corredor norte).
	Eje Sur-Norte 1B (S-N 1B).	
Corredor Sur-Norte 2.	Eje S-N 2 (Conecta el final del tramo 17 del corredor sur con el origen del tramo 10 en el corredor norte).	



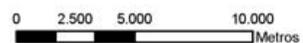
ANEXO II

1. Plano de localización de los pasos de lince en el trazado seleccionado.



LEYENDA

- Pasos específicos para el lince
- Área Crítica del lince ibérico
- ▨ LIC "CUENCAS DEL RUMBLAR, GUADALEN Y GUADALMENA" ES6160008
- ▧ LIC "SIERRA DEL RELUMBRAR Y ESTRIBACIONES DE ALCARAZ" ES4210016
- ▩ LIC "SIERRAS DE ALCARAZ Y DE SEGURA Y CAÑONES DEL SEGURA Y DEL MUNDO" ES4210008
- ▤ LIC Y ZEPA "SIERRAS DE CAZORLA, SEGURA Y LAS VILLAS" ES0000035



2. Plano de detalle del paso específico diseñado para el lince (escala 1:100)

