

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

8617 *Resolución de 28 de mayo de 2019, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Trazado y construcción autovía A-3 del Este. Ampliación a tercer carril en el tramo Tarancón-Atalaya del Cañavate (Cuenca)».*

El proyecto al que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el artículo 7.1. d) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en dicho artículo, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1.c) del Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EslA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas.

A. Identificación del promotor del proyecto y del órgano sustantivo. Descripción del proyecto y de los elementos ambientales significativos de su entorno

A.1. Promotor y órgano sustantivo del proyecto.

Con fecha 25 de junio de 2018 tiene entrada en este Ministerio, el proyecto «Trazado y construcción autovía A-3 del este. Ampliación a tercer carril en el tramo Tarancón-Atalaya del Cañavate (Cuenca)», procedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, actuando como órgano sustantivo y promotor de dicho proyecto.

A.2 Descripción del proyecto: Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

A.2.1 Objeto y justificación. El proyecto consiste en la ampliación de la sección de la Autovía del Este, autovía A-3, en el tramo comprendido entre Tarancón (en las inmediaciones del enlace con la A-40), y la Atalaya de Cañavate (en la bifurcación de la A-3 y la autovía A-31 a Alicante, y el enlace con la A-43, Extremadura-Comunidad de Valencia), en la provincia de Cuenca. Dicha ampliación se concreta en la ejecución de un nuevo carril por sentido, pasando de dos a tres carriles en cada calzada en una longitud de 86,74 km, comprendida entre los pp.kk. 87+880 y 174+621.

El proyecto queda recogido en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024, concretamente en el capítulo 6. Actuaciones y mapas, apartado 6.1.1. Transporte por carretera, contemplándose como una «Mejora de la red de gran capacidad», de la carretera A-3, correspondiente a las «Ampliaciones de capacidad en el entorno de Valencia y Cuenca».

A.2.2 Localización. El proyecto se localiza en su conjunto dentro de la provincia de Cuenca, y discurre por un total de 15 términos municipales: Tarancón, Tribaldos, Villarrubio, Saelves, Huete, Montalbo, Zafra de Zancara, Villares del Saz, Cervera del Llano, La Hinojosa, La Almarcha, Castillo de Garcimuñoz, Honrubia, Cañada Juncosa y Atalaya del Cañavate. Las actuaciones están ubicadas en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

A.2.3 Alternativas. En el estudio de impacto ambiental el promotor analiza tres alternativas. En ellas se incluye la alternativa cero, que consiste en mantener la situación actual en la que la autovía A-3 mantendría únicamente dos carriles para ambos sentidos. Las alternativas de actuación consisten en la ampliación a un tercer carril que, en el caso de la alternativa 1, se ampliaría aprovechando la mediana actualmente existente entre ambos sentidos en la longitud total del trazado, mientras que la alternativa 2 difiere de la alternativa 1 en un tramo de 6,6 km, desde el p.k. 132+400 hasta el p.k. 139+000, que conlleva la ampliación por el exterior de ambas calzadas, siempre a partir de la línea blanca exterior existente, manteniendo inalterado el espacio de la mediana actual en esta distancia.

Finamente, se ha seleccionado la alternativa 1 como trazado ambientalmente más favorable por ser la que genera menor afección para el medio físico y el paisaje.

A.2.4 Descripción sintética de la alternativa seleccionada. La alternativa 1 está diseñada para una velocidad de 120 km/h cuyas características geométricas serán homogéneas con la vía existente, debiéndose tener en cuenta además, cuantas mejoras se promuevan en el marco del anteproyecto «Autovía A-3 y A-31. Adecuación, reforma y conservación del corredor de Levante. Tramo: L.P. Madrid – L.P. Albacete. pk 70+700 al 177+530 de la A-3 y del pk 0+000 al 29+800 de la A-31».

En general, la autovía se caracterizará por contener tres carriles por sentido de 3,5 m, arcenes exteriores de 2,5 m, arcenes interiores de 1,5 m, berma mínima interior pavimentada de 0,5-0,75 m entre el borde de arcén interior y la barrera de hormigón (en función de la diferencia de altura entre calzadas) y semibarrera de hormigón en ambas calzadas para separar el tráfico en sentido contrario. Por tanto, la alternativa elegida trasladaría estas características al tramo objeto de estudio.

La alternativa seleccionada conlleva la ampliación exclusivamente por la mediana en el 2,05 % del trazado, el 55,06 % del trazado se ampliaría utilizando, además, parte de uno u otro margen y el 42,49 % se realizaría utilizando ambos márgenes de la autovía.

Además, la ampliación contempla la reposición de cruces transversales y caminos de servicio laterales con una longitud aproximada de 812 m y 35 km, respectivamente, la modificación de un total de 13 enlaces en los metros iniciales de los ramales de enlace y de las vías de acceso a algunas áreas de servicio existentes, y la adecuación de estructuras (pasos inferiores (PI), pasos superiores (PS) y viaductos y obras de drenaje transversal (ODTs)).

A.2.5 Alcance de la evaluación. La presente evaluación ambiental se realiza sobre el proyecto «Trazado y construcción autovía A-3 del este. Ampliación a tercer carril en el tramo Tarancón-Atalaya del Cañavate (Cuenca)», Con la entrada en vigor de la modificación de la Ley de evaluación ambiental, mediante la Ley 9/2018, de 5 de diciembre el ámbito de la evaluación ambiental comprende los efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de desastres, en orden a permitir la consideración de los riesgos ambientales junto al resto de criterios técnicos, económicos, sociales, etc., dentro del procedimiento de autorización sustantiva del proyecto.

Por otro lado, no comprende el ámbito de la evaluación de los efectos ambientales sobre la seguridad y salud en el trabajo, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos y están fuera del alcance de la evaluación ambiental.

A.3 Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

El trazado de la autovía A-3 que se quiere ampliar se sitúa entre los términos municipales de Tarancón y la Atalaya del Cañavete, ámbito que se caracteriza por un relieve suave con tendencia a la formación de mesas recortadas por la actual red hidrográfica. Con respecto a la hidrología, el proyecto se localiza, en su mayor parte, en la cuenca hidrográfica del Guadiana, aunque al inicio del tramo se enmarca en la cuenca del Tajo y, a partir del municipio de La Almarcha, en la cuenca del Júcar.

Con respecto a los espacios naturales protegidos, el tramo estudiado no atraviesa ningún espacio de la Red Natura 2000, siendo los más próximos la Zona de Especial

Protección para las Aves (ZEPA) denominada «Área esteparia de la Mancha Norte» (ES0000170), así como la Reserva Natural, ZEPA y Zona Especial de Conservación (ZEC) «Laguna de El Hito» (ES0000161). Cabe destacar que la Laguna de El Hito, está declarada como Reserva de la Biosfera de la Mancha Húmeda, por la UNESCO, Reserva Natural y Zona Húmeda incluida en la lista del Convenio Ramsar.

Respecto a los hábitats de interés comunitario, según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (modificada por la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, y la Ley 7/2018, de 20 de julio) el promotor ha identificado cuatro hábitats que son interceptados por el trazado: 4090 «Salviares y espegares meso supramediterráneos secos castellanos», 9340 «Encinares basófilos bajoaragoneses y riojanos, de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*», 5210 «Coscojares con *Juniperus spp*» y 92A0 «Olmedas basófilas de óptimo ibero-levantino».

En relación con las Áreas Importantes para las Aves (IBA), se encuentran la IBA nº 193 «Tarancón-Ocaña-Corral de Almaguer», la IBA n.º 192 «El Hito» y la IBA nº 185 «San Clemente Villarrobledo», las cuales son interceptadas por el trazado y presentan aves de carácter estepario, muchas de ellas protegidas.

En relación con la vegetación, se presentan los encinares en Villares de Saz, compuestos por especies como *Quercus coccifera*, *Stipa tenacissima*, tomillar mixto (*Th. vulgaris*), *Satureja cuneifolia*, *Helianthemum cinereum*, *Genista scorpius*, *Rosmarinus officinalis* y *Bupleurum fruticosum*, además de las formaciones arbustivas dominados por la coscoja (*Quercus coccifera*), matorral mixto calcícola y gipsícola compuesto en su mayoría por *Stipa tenacissima*, vegetación de ribera y pinares de repoblación. Además, se localizan en el ámbito de actuación dos ejemplares de *Quercus ilex* propuestos para su inclusión en el Catálogo o Inventario de Árboles Singulares de Castilla-La Mancha.

Las especies de fauna más características están asociadas a la vegetación y a los espacios naturales existentes en la zona. En relación con las aves, destacan las de carácter estepario como son la avutarda (*Otis tarda*), sisón común (*Tetrax tetrax*), ganga ortega (*Pterocles orientalis*), ganga común (*Pterocles alchata*), alcaraván (*Burhinus oedipnemus*) y cernícalo primilla (*Falco naumanni*). Además, asociadas a los espacios naturales presentes, se encuentran especies que figuran en la anexo IV de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre (modificada por la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, y la Ley 7/2018, de 20 de julio), entre las que destacan la grulla (*Grus grus*), avoceta común (*Recurvirostra avosetta*), cigüeñuela común (*Himantopus himantopus*), combatiente (*Philomachus pugnax*), andarríos bastardo (*Tringa glareola*). Entre los mamíferos, aparecen nutria paleártica (*Lutra lutra*), topillo de Cabrera (*Microtus cabreræ*) y murciélagos de herradura.

Por otro lado, en el entorno de la actuación y sus localidades limítrofes, aparecen numerosos yacimientos arqueológicos, inventariados en la Carta Arqueológica como «Zonas Arqueológicas Protegidas en la provincia de Cuenca», así como vías pecuarias como la Colada del Carril de Fuentes, en Montalbo, la Cañada Real de los Chorros en Cervera del Llano y la Cañada Real de Jábaga.

B. Resumen del resultado del trámite de información pública y de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, y cómo se han tenido en consideración

Las administraciones públicas afectadas y personas interesadas consultadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, y las contestaciones emitidas, se señalan en la tabla X (columna a) y las alegaciones recibidas en plazo en el período de información pública se especifican en la tabla Y.

Tabla X. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones.

Consultados* * La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.	Columna a (Contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el EsIA)
Agencia Estatal de Meteorología. AEMET. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	-
Dirección General de Desarrollo Rural y Política Forestal. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	-
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	-
Confederación Hidrográfica del Tajo. Comisaría de Aguas. Área de Gestión Ambiental e Hidrología.	-
Confederación Hidrográfica del Tajo. Oficinas periféricas.	-
Confederación Hidrográfica del Guadiana. Comisaría de Aguas.	-
Confederación Hidrográfica del Guadiana. Oficinas periféricas.	X
Confederación Hidrográfica del Júcar. Comisaría de Aguas. Área de Gestión Ambiental e Hidrología.	-
Jefatura Provincial de Cuenca. Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.	-
Dirección General de Ferrocarriles. Secretaría General de Infraestructuras. Ministerio de Fomento.	-
Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Dirección General de Ferrocarriles. Ministerio de Fomento.	X
Instituto Geológico y Minero. Ministerio de Economía y Competitividad.	-
Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha.	-
Unidad de Carreteras del Estado en Cuenca.	X (1)
Subdelegación del Gobierno en Cuenca.	-
Diputación Provincial de Cuenca.	-
Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura Medio Ambiente y Desarrollo Rural. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X (2)
Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales. Consejería de Agricultura Medio Ambiente y Desarrollo Rural. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	-
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura Medio Ambiente y Desarrollo Rural. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	-
Viceconsejería de Medio Ambiente. Consejería de Agricultura Medio Ambiente y Desarrollo Rural. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	-
Dirección Provincial de Educación, Cultura y Deportes en Cuenca. Consejería de Educación, Cultura y Deportes. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Viceconsejería de Cultura. Consejería Educación, Cultura y Deportes. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	-
Dirección Provincial de Fomento en Cuenca. Consejería de Fomento. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	-
Dirección General de Vivienda y Urbanismo. Consejería de Fomento. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Planificación Territorial y Sostenibilidad. Consejería de Fomento. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Agencia del Agua de Castilla-La Mancha. Consejería de Fomento. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	-
Ayuntamiento de Almendros.	-
Ayuntamiento de Tarancón.	-

Consultados*	Columna a (Contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el EsIA)
* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.	
Ayuntamiento de Villarubio	-
Ayuntamiento de Saélices	-
Ayuntamiento de Tribaldos	-
Ayuntamiento de Uclés	-
Ayuntamiento de Huete	-
Ayuntamiento de Montalbo	-
Ayuntamiento de Villares del Saz	-
Ayuntamiento de La Almarcha	-
Ayuntamiento de Castillo de Garcimuñoz	-
Ayuntamiento de Cañada-Juncosa	X
Ayuntamiento de Atalaya del Cañavete	-
Ayuntamiento de Honrubia	-
Ayuntamiento de Zafra de Zancara	-
Ayuntamiento de Cervera del Llano	X
Ayuntamiento de La Hinojosa	-
Gerencia Territorial del Catastro	-
Red Eléctrica de España (REE)	-
Repsol	-
CLH	X
Unión Fenosa	-
Iberdrola	-
Gas Natural	-
Enagás	X
Vodafone	-
Telefónica	-
Zener Redes	-
Desarrollo de Cable/Gas Natural Telecomunicaciones	-
Aqualia	-
Correos y Telégrafos	-
SEO/BirdLife	-
WWF España	-
Acmaden-Ecologistas en Acción	-

(1) Emite informe la Dirección General de Carreteras y Transportes de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla-La Mancha.

(2) Emite informe el Servicio de Medio Ambiente de Cuenca de la Junta de Castilla-La Mancha.

Tabla Y. Alegaciones recibidas en la información pública.

Autovía Conquense, S.A.
Particular. don Diego del Campo Lombardero

C. Resumen del análisis técnico del órgano ambiental

Con fecha 25 de junio de 2018 tiene entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental el resultado del proceso de información pública del proyecto «Trazado y construcción autovía A-3 del este. Ampliación a tercer carril en el tramo Tarancón-Atalaya del Cañavate (Cuenca)». Dicho expediente contiene el estudio de impacto ambiental junto a sus planos y apéndices, el documento técnico, el expediente de información pública y el informe de seguimiento del Área de Planificación sobre el Expediente de Información

Pública relativo al proyecto del trazado: «Autovía A-3, del Este. Ampliación a tercer carril en el tramo: Tarancón-Atalaya del Cañavete».

Con fecha 30 de junio de 2018 y ante la ausencia de informe en la fase de información pública de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Castilla-La Mancha, este órgano ambiental solicita informe en el ámbito de sus competencias al entender necesaria dicha información ambiental. Se recibe respuesta de dicho organismo con fecha 13 de agosto de 2018, de cuya copia se le da traslado al promotor para su consideración.

En respuesta a ese escrito, el promotor, con fecha 17 de diciembre de 2018, acepta expresamente el cumplimiento de las condiciones establecidas por el Servicio de Cultura de Cuenca de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Castilla-La Mancha.

Durante la tramitación de este procedimiento, con fecha 7 de diciembre de 2018, entra en vigor la modificación de la citada Ley de evaluación ambiental, mediante la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, la cual en el apartado segundo de la Disposición Transitoria dispone que aquellos proyectos cuya evaluación de impacto ambiental se haya iniciado con posterioridad al 17 de mayo de 2017 y antes de la entrada en vigor de la presente ley, se someterán a una revisión adicional con carácter previo a la emisión de la declaración de impacto ambiental, con el fin de determinar el cumplimiento de las previsiones de la Directiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, por la que se modifica la Directiva 2011/92/UE, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.

En virtud de ello, la precitada información debe considerarse de carácter esencial e indispensable para la formulación de la declaración de impacto ambiental, por lo que se le solicitó al promotor, de acuerdo con el artículo 40 de la Ley de evaluación ambiental, a que subsanara el contenido del estudio de impacto ambiental mediante la remisión de esta información en los términos previstos en el artículo 35 tras la modificación operada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, es decir:

– El estudio de impacto ambiental ha de incluir un apartado específico que incluya la identificación, descripción, análisis y si procede, cuantificación de los efectos esperados sobre los factores ambientales descritos en la letra c), derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes, sobre el riesgo de que se produzcan dichos accidentes o catástrofes, y sobre los probables efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, en caso de ocurrencia de los mismos, o bien informe justificativo sobre la no aplicación de este apartado al proyecto.

Para realizar los estudios mencionados en este apartado, se debería incluir la información relevante obtenida a través de las evaluaciones de riesgo realizadas de conformidad con las normas que sean de aplicación al proyecto.

El promotor, en respuesta a esta solicitud, presenta con fecha 22 de abril de 2019, como documentación complementaria, un documento en el que identifica, describe y analiza los efectos derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de catástrofes naturales y ante accidentes graves, dando cumplimiento al artículo 35 de la citada Ley de evaluación ambiental.

La conclusión de todas estas actuaciones se resume en el apartado de tratamiento de los impactos significativos del proyecto (C.2.).

Con la información hasta aquí recabada se elabora la declaración de impacto ambiental.

C.1. Análisis ambiental para selección de alternativas.

En el estudio de impacto ambiental se concluye que, con carácter general, las diferencias entre las alternativas de ampliación de carriles son ambientalmente poco significativas. Sin embargo, el promotor considera como trazado ambientalmente más favorable la alternativa 1 al generar menor afección sobre el medio físico en lo que se refiere a una menor superficie de ocupación y pérdida de suelo, afección al sistema hidrológico y generación de préstamos y vertederos, en comparación con la alternativa 2.

C.2. Tratamiento de los impactos significativos de la alternativa elegida.

A la vista del estudio de impacto ambiental, las contestaciones a las consultas y las alegaciones recibidas, se reflejan a continuación los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento.

C.2.1 Suelo, subsuelo, geodiversidad (préstamos, vertederos y residuos). Los movimientos de tierras serán, principalmente, recrecimientos de taludes existentes que llevarán asociados la aparición de nuevas superficies de desmontes o terraplenes paralelos a los existentes. En este sentido, los movimientos de tierras necesarios para la ejecución del proyecto se han estimado en 5.258.687,01 m³, de los que 2.723.907,09 m³ se corresponden con excavaciones y desmontes y 2.519.779,92 m³ con terraplenes y rellenos. Además, la generación de taludes de desmonte aumenta el desarrollo de procesos erosivos derivados de los reperfilados de los desmontes existentes y que se totalizan en una longitud de 7.640 m.

Según se indica en el estudio de impacto ambiental (EsIA), la ocupación de suelos productivos se ha estimado en 77,4 ha, si bien, se localizan dentro del dominio público de carreteras situados en la mediana actual y bandas laterales, de 8 m de anchura desde el límite exterior de los taludes.

En relación a las zonas de préstamos y vertederos, el estudio de impacto ambiental define estas zonas considerando criterios técnicos, funcionales y ambientales, y teniendo en cuenta el «Manual de gestión y restauración de zonas de préstamos y vertederos en obras civiles (CEDEX, 2009)». En este sentido, en el EsIA se estima necesaria la definición de un total de siete zonas de préstamo para obtener un volumen de 322.488 m³ y de depósitos de tierras sobrantes para un volumen estimado de 1.310.135 m³ (incluidos 376.823 m³ de la tierra vegetal no reutilizada en labores de restauración).

En cuanto a las zonas de instalaciones auxiliares, se ha previsto una ocupación de 5,16 ha divididas en siete zonas, mientras que para los acopios temporales se han definido un total de diez zonas con una superficie de 5,2 ha, para un volumen de 257.502 m³. Todas las zonas de préstamo propuestas se encuentran en terrenos colindantes con la A-3 dedicados a cultivos agrícolas y sin presencia de méritos ambientales, al igual que las zonas de vertederos y préstamos.

En este sentido, la Confederación Hidrográfica del Guadiana informa sobre la necesidad de obtener autorizaciones para disponer del área necesaria para instalaciones auxiliares y vertederos en la zona de policía de los cauces del área de actuación, e informa que en las zonas de vertedero se deberán aportar las medidas necesarias para cumplir con el artículo 16 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico (DPH). Estas indicaciones y consideraciones han sido aceptadas por el promotor y se incorporarán al proyecto constructivo.

El promotor contempla como medidas preventivas de la fase de obras el jalonamiento temporal mediante malla plástica, el control de riesgos geológicos con el fin de asegurar la estabilidad de los taludes en los distintos tipos de materiales, la elaboración de un plan de gestión de la tierra vegetal en el que se contemplen las labores de extracción y el movimiento de tierras selectivo, acopio, mantenimiento y reutilización de la misma para facilitar los procesos de revegetación posteriores.

C.2.2 Agua. En el EsIA se identifican los cauces presentes en la zona de estudio, especificando aquellos que son atravesados actualmente por la autovía A-3 y que cuentan con las correspondientes estructuras de paso y obras de drenaje transversal (ODT). El proyecto contempla la ampliación o nueva ejecución de 135 ODT. En un total de 35 casos se ha pronosticado la sustitución de la obra existente, previendo una ejecución en zanja. En el resto de casos las actuaciones son variadas, produciéndose la ampliación de la conducción, sustitución en la zona de embocadura, sellados y modificación de impostas. Además, en el EsIA se identifican aquellas acciones que supongan una pérdida de la calidad de las aguas superficiales, debido a un incremento de la erosión, del aporte de sólidos o afectaciones indirectas por vertidos, así como el riesgo del incremento de contaminación de acuíferos que resulta en una longitud total de 10,7 km, suponiendo el 12 % de la actuación.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana aporta una serie de consideraciones en relación a los criterios de diseño de puentes, pasarelas y obras de drenaje transversal según la última modificación del Reglamento DPH (Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre) y recuerda que se aplicará la Instrucción 5.2 IC-Drenaje del Ministerio de Fomento. En este sentido, el diseño de drenajes transversales respetará en lo posible las áreas de drenaje natural, tomándose las medidas necesarias para limitar el incremento de riesgo de inundación. Por otro lado, informa que sobre la Zona de Flujo Preferente, definida en el artículo 9.2 del Reglamento del DPH, solo se podrán autorizar las actuaciones no vulnerables frente a avenidas y que no supongan una reducción de la capacidad de desagüe. Las zonas que finalmente sean seleccionadas para albergar las instalaciones auxiliares, así como las zonas de préstamo y vertedero que se sitúen en las cercanías de los cauces fluviales, deberán ser aprobadas previamente por la Confederación Hidrográfica del Guadiana siempre que se garantice la protección de los cauces y no se afecte a la red de drenaje.

Estas indicaciones y consideraciones han sido aceptadas por el promotor estableciendo su incorporación al proyecto constructivo. Además, en el estudio de impacto ambiental se indica el diseño de medidas protectoras para mantenimiento de flujos, protección de la calidad de las aguas mediante la elaboración y aplicación de un Plan de Calidad Medioambiental, la inclusión de los cauces fluviales en las denominadas «Zonas Excluidas» de actuación, e instalación de barreras de retención de sedimentos en las inmediaciones de los cauces permanentes interceptados y cercanos a la zona de obras, así como el control de la erosión en todas las actuaciones.

En las zonas de instalaciones auxiliares se propone la impermeabilización de la superficie, la instalación de balsas temporales de retención/decantación de sustancias o vertidos incontrolados y, en caso de ser necesario, instalación de fosas sépticas, teniendo en cuenta los requisitos establecidos por la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

C.2.3 Flora y vegetación. En relación a la vegetación, en el EslA se ha realizado una identificación de las formaciones vegetales, ejemplares arbóreos y plantaciones ornamentales presentes en el ámbito de actuación, y se concluye que los mayores efectos se generarán sobre la vegetación ornamental existente e instalada durante las labores de restauración ambiental de la propia autovía, arbolado de alineación asociado a los márgenes de la antigua carretera N-III, ejemplares arbóreos o arbustivos desarrollados de forma espontánea y vegetación natural de cierto interés como encinas (*Quercus ilex*) de porte achaparrado (carrascas). Asimismo, se han identificado efectos sobre masas de vegetación forestal, en concreto, repoblaciones de *Pinus halepensis*. Se estima que la longitud total de afectación sobre la vegetación es de 7,4 km debido principalmente a las tareas de despeje y desbroce.

Por otra parte, en el EslA se informa que no se afectarán los dos ejemplares de encina propuestos para su inclusión en el Catálogo o Inventario de Árboles Singulares de Castilla-La Mancha, que se localizan en el p.k. 106+500 hacia ambos márgenes de la A-3, a distancias de 80-90 m del borde de la carretera.

Con objeto de minimizar y/o corregir la afectación sobre la flora y la vegetación de la zona, el promotor delimitará la zona de ocupación estricta del trazado, así como la señalización de los árboles que son preciso talar y la protección individual de los fustes y marcado de aquellos ejemplares aislados que no se vean afectados por las obras, pero se encuentran próximos a la actuación. El EslA incluye una propuesta de medidas necesarias relativas a la restauración vegetal e integración paisajística de la zona de actuación.

Además, el promotor ha identificado la longitud con mayor riesgo relativo de incendio obteniendo un total de 5 km que se corresponde con un 5,6 % del total de la actuación, debido a la presencia de vegetación forestal en las inmediaciones de la autovía. En este sentido, el promotor incluirá un plan de prevención y extinción de incendios en fases posteriores del proyecto, conforme a la legislación sectorial vigente de aplicación y que incluirá los tramos de riesgo a los que se afectará, las actuaciones de riesgo en obra y las pautas de prevención y extinción más adecuadas.

C.2.4 Fauna. En el ámbito de actuación se da la presencia de zonas de interés para diversas especies faunísticas significativas. Por tanto, las afectaciones principales serían el aumento del efecto barrera y los problemas de permeabilidad sobre la estructura preexistente, así como la pérdida de hábitat debido a la nueva ocupación del terreno. En este sentido, en el EsIA se indica la oportunidad de mejorar las características de los pasos transversales existentes, como son ODT y pasos superiores e inferiores. En relación a esto, el promotor ha seguido las condiciones de permeabilidad del documento Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada) del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (2015) con el fin de mejorar la permeabilidad faunística.

Tipologías de hábitats interceptados	Densidades mínimas de pasos para distintos grupos de fauna	
	Pasos adecuados Grandes Mamíferos	Pasos adecuados Pequeños Vertebrados
Hábitats forestales y otros tipos de hábitats de interés para la conservación de la conectividad ecológica.	1 paso/km	1 paso/500 m
En el resto de hábitats transformados por actividades humanas (incluido zonas agrícolas)	1 paso/3 km	1 paso/km

Además, se ha elaborado un estudio de permeabilidad faunística complementario al EsIA, estableciéndose las zonas más sensibles desde el punto de vista de la permeabilidad. El promotor propone la mejora de los índices de apertura de ODT y pasos inferiores adaptándolos a la especie limitante. Además, en caso de nuevas obras de drenaje en la infraestructura, las medidas mínimas serán de 2 × 2 m.

En el EsIA se proyecta la reposición del vallado perimetral, prevista en una longitud de 122.707 m y la nueva ejecución del drenaje longitudinal de la nueva configuración de la plataforma. Ambos elementos permitirán incluir o corregir medidas específicas para la fauna como dispositivos de escape y elementos visuales para minimizar las colisiones de la avifauna.

Por otro lado, se aporta un estudio específico de las poblaciones de grulla y aves esteparias. En el caso de la grulla se ha descrito su estado poblacional y áreas de interés en la provincia de Cuenca, destacando el Embalse de Alarcón y la Laguna de El Hito, siendo estas áreas dormitorio. El periodo de presencia de esta especie en la península comprende desde mediados de octubre hasta mediados de marzo. Para las aves esteparias se han analizado las áreas de interés, que se corresponden con las ZEPA y el estudio relaciona diversas áreas de campeo, concentración y nidificación de especies esteparias, en especial para cernícalo primilla, avutarda, alondra de Dupont y grulla, y se concluye que el período más sensible frente a actuaciones comprende desde principios de abril hasta finales de julio.

En consecuencia, el promotor planificará los calendarios del proceso constructivo y limitaciones temporales constructivas en función de estos periodos para evitar eventuales molestias a la avifauna en la época de nidificación y cría, en coordinación con los servicios técnicos de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Asimismo, se adecuarán los calendarios de obra de manera que las actuaciones de despeje y desbroce, y tala de árboles, no se realicen en el periodo comprendido entre mediados de abril y mediados de julio, épocas de reproducción y cría de avifauna esteparia.

C.2.5 Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000. Las obras de ampliación de la actual autovía A-3 no afectan de manera directa a ningún espacio protegido incluido en la Red Natura 2000, puesto que la traza no discurre por el interior de estas zonas. Sin embargo, la autovía circula en las inmediaciones de varios espacios: Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000170 «Área esteparia de La Mancha norte», situada al sur de la autovía a una distancia entre 650 y 950 metros; Zona Especial de Conservación (ZEC) y ZEPA ES0000161 «Laguna de El Hito», que se encuentra entre 340

y 900 metros de distancia. Además, la ZEC-ZEPA «Laguna de El Hito» se encuentra identificada como Reserva Natural y Humedal Ramsar. Las ocupaciones previstas para la ampliación de carril se producen en una banda de anchura variable no superior a 3,5 m, en terrenos colindantes con la plataforma, y generalmente en zonas de dominio público de la propia carretera, por lo que el promotor no identifica impactos directos sobre los espacios naturales de la Red Natura 2000.

Respecto a los hábitats de interés comunitario, el promotor ha identificado cuatro hábitats que son interceptados por el trazado: 4090 «Salviares y espegares meso supramediterráneos secos castellanos», 9340 «Encinares basófilos bajoaragoneses y riojanos, de *Quercus ilex* y *Quercus Rotundifolia*», 5210 «Coscojares con *Juniperus spp*» y 92A0 «Olmedas basófilas de óptimo ibero-levantino». Los efectos sobre estos hábitats se producen, principalmente, en una banda entre 2 y 10 metros de anchura, generando nuevos terraplenes y desmontes o perfilando los existentes.

Por otro lado, el promotor identifica la Áreas Importantes para las Aves (IBA) que se encuentran en el ámbito de actuación y que son interceptadas por el trazado, siendo estas la IBA n.º 193 «Tarancón-Ocaña-Corral de Almaguer», la IBA n.º 192 «El Hito» y la IBA n.º 185 «San Clemente». Estas zonas resultan especialmente importantes para la avifauna esteparia identificada.

Con el fin de preservar las actuales condiciones de estos espacios, se proponen una serie de medidas preventivas y correctoras durante la ejecución de las obras, entre las que se citan la delimitación de zonas de exclusión, donde quedarían incluidos los espacios naturales, en las cuales no se permite la ubicación de actividades auxiliares y complementarias de la obra. Asimismo, se extremarán las precauciones durante todo el proceso constructivo en las inmediaciones de los trazados con estos enclaves, así como en los directamente interceptados, procediéndose a su jalonado con el fin de delimitar la zona de ocupación estricta de obras, impidiendo el acceso de personal, vehículos y maquinaria fuera de la zona acotada. Además, se realizará la planificación de los tajos de obra más agresivos para la fauna como son el despeje/desbroce y el movimiento de tierras, teniendo en cuenta los períodos sensibles de las especies singulares asociadas a dichos espacios (grullas y aves esteparias) y estableciendo las limitaciones temporales de determinadas actividades de obra desde principios de abril hasta finales de julio.

C.2.6 Paisaje. En la zona de actuación se identifican cinco unidades de paisaje dentro de las cuales el promotor ha detallado una incidencia en 21,7 km, lo que se corresponde con el 12% de la longitud total de la actuación. Dicha incidencia está relacionada con el deterioro temporal derivado de las labores de desbroce, movimientos de tierras, accesos provisionales, movimiento de vehículos y maquinaria, y la incidencia visual continua derivada de las nuevas superficies de talud de desmonte y terraplén debidas al ensanchamiento de la plataforma.

El estudio de impacto ambiental incluye los criterios en relación a la restauración vegetal e integración paisajística de las obras, identificando las zonas objeto de dicha integración y las acciones a llevar a cabo, así como aquellos criterios que se seguirán para la conservación y mantenimiento de la vegetación implantada y las zonas restauradas.

C.2.7 Bienes materiales, patrimonio cultural. El estudio de impacto ambiental incluye un estudio arqueológico que contiene la prospección realizada en el ámbito de trabajo. De acuerdo a dicha prospección arqueológica y a los cambios generados en el proyecto, se han inventariado 21 elementos patrimoniales, entre los que se encuentran 16 yacimientos arqueológicos, destacando las Villas Viejas en el término municipal de Huete, 4 cañadas reales y 1 camino o calzada, que son «Cañada Real de Jábaga», «Colada del Carril de Fuentes», «Cañada Real de los Chorros», «Cañada Real de los Serranos» y «Camino Real del Castillo», todas ellas ya afectadas por el actual trazado de la autovía A-3. En el caso de las Cuevas del Estrecho, del Camino y de la Moneda, quedará prohibida su afectación por ninguna infraestructura del proyecto, tal y como indica la Resolución 101608R3, de 26 de marzo de 2013, en relación con la afección por explotación de préstamos y vertederos.

En este sentido, el ayuntamiento de Cervera del Llano informa que la reseña histórica incluida en la memoria arqueológica no se corresponde con este ayuntamiento, e indica los elementos arqueológicos que posee, lo cuales, según respuesta del promotor, no serán afectados por las obras de ampliación.

En el estudio de impacto ambiental se indica el control y seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras en todo el trazado que será especialmente intensivo en la Cañada Real de los Serranos, el Pocillo de la Dehesa, la Colada del Carril de Fuentes, el Camino Real del Castillo, la Cañada Real de los Chorros y el Cerro Pupo. Además, se realizará la valoración arqueológica mediante sondeos del 2 % de la superficie de las Villas Viejas, Fuente Ansa y San Cristóbal y del 5 % de la superficie de La Calzada y el Pocillo. En el caso de Las Eras se llevará a cabo una caracterización estratigráfica.

La Dirección Provincial de Cuenca de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha emitió Resolución favorable al proyecto con fecha 2 de julio de 2018, que reproduce íntegramente la Resolución de julio de 2013 cuyas condiciones fueron incorporadas por el promotor en el estudio de impacto ambiental, según indica en su informe de 17 de diciembre de 2018.

C.2.8 Ruido. El estudio de impacto ambiental incluye un apéndice con la caracterización del ruido producido en la fase preoperacional, además de una modelización acústica de la situación futura una vez realizada la ampliación de la autovía. En el diagnóstico efectuado de la situación actual, el promotor llega a la conclusión de que no se genera una afectación acústica importante sobre los núcleos urbanos, al encontrarse lo suficientemente alejados del trazado de la autovía. Sin embargo, se han detectado valores de ruido actuales superiores a los objetivos de calidad fijados en la legislación en pequeñas urbanizaciones de nueva construcción y edificaciones residenciales aisladas cercanas a la carretera. Dichas zonas se encuentran en Villarrubio, Saelices, Villares del Saz, Cervera del Llano, Honrubia y Cañada Juncosa, donde se superan ligeramente los límites acústicos durante el periodo nocturno, debido al tráfico actual en la A-3.

El promotor propone, como medidas correctoras de las deficiencias acústicas detectadas preexistentes a la ejecución del proyecto, la instalación de pantallas acústicas verticales de hormigón fonoabsorbente o metálicas, cuya ubicación aproximada se divide en cinco tramos en los pp.kk. 95+080, 101+490, 140+460, 165+525 y 173+475, variando la longitud, altura y superficie en función de la localización. Asimismo, las medidas, localizaciones y dimensiones definitivas de las pantallas se concretarán en fases posteriores del proyecto constructivo, tal y como indica el promotor.

En el diagnóstico derivado de la modelización acústica de la situación futura se ha valorado el impacto en función de las diferentes zonas sensibles, siendo estas las áreas habitadas y áreas de interés faunístico. En este sentido, el promotor concluye que la situación futura no supone un incremento apreciable en los niveles sonoros generados por el tráfico de la A-3 en el entorno de los espacios naturales de interés, considerando compatible la conservación de dichos espacios con la ampliación de la autovía al establecer los niveles de ruido diurnos inferiores a 55 dBA y los nocturnos inferiores a 45 dBA, excepto en una pequeña superficie de la zona de protección periférica de la Laguna de El Hito.

C.2.9 Vulnerabilidad del proyecto. El promotor, en la documentación complementaria presentada, analiza la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de catástrofes naturales, en este caso, sismos, inundaciones y riesgos geológicos, y ante accidentes graves, entre los cuales, el promotor ha identificado accidentes de tráfico de transporte de mercancías peligrosas e incendios provocados por la presencia de la infraestructura.

Según el promotor, el proyecto no resulta vulnerable ante riesgo sísmico puesto que el tramo de estudio discurre por una zona de afección sísmica baja. Asimismo, ante el riesgo de inundación, el promotor presenta una modelización sobre los dos cauces más importantes con los que se cruza la infraestructura, ríos Cigüela y Záncara, en la que se concluye que el funcionamiento hidráulico resulta correcto y que la lámina de agua conserva un resguardo suficiente respecto a la parte inferior del tablero del viaducto, en ambos ríos. Si bien el riesgo derivado de la insuficiencia de capacidad de desagüe de las

obras de drenaje transversal existentes a lo largo del tramo es bajo en el escenario actual, sería medio en una ODT, en un escenario a 30 años, y en hasta 11 ODTs en un escenario a 75 años. Sin embargo, la severidad de este riesgo pasa a ser nula y la probabilidad muy baja en todos los escenarios debido a que el proyecto contempla el redimensionado de las obras de drenaje para dar cumplimiento a la Instrucción 5.2.-I.C. «Drenaje Superficial» aprobada en 2016.

En cuanto a los riesgos geológicos, el promotor considera que no existirán efectos causados por la vulnerabilidad del proyecto puesto que el diseño del trazado, secciones tipo, movimiento de tierras y el cálculo de las estructuras, incorporan las recomendaciones y criterios de la normativa geotécnica.

Por otro lado, el promotor considera que existe un riesgo de contaminación de las aguas superficiales como consecuencia del posible vertido procedente de la carga de un vehículo de transporte de mercancías peligrosas tras un accidente de tráfico. Según el estudio presentado, el único punto de desagüe de escorrentías y, por lo tanto, de posibles sustancias peligrosas derramadas hacia la margen derecha (que es la zona de mayor valor ambiental del entorno), se sitúa en el pk 112+920, recogiendo escorrentías procedentes de un tramo de 350 m de ambas calzadas. Este riesgo se ha considerado como bajo según los criterios de evaluación que se han tenido en cuenta.

Frente a este riesgo, se deberán aplicar las medidas propuestas por el promotor consistentes en un estudio de la viabilidad y, en su caso, el diseño de ejecución de balsas permanentes de retención de caudales de escorrentía procedentes de las calzadas en el pppk 110+200, en el viaducto del río Cigüela, en el pppk 112+900 y su entorno, como medida de prevención en el caso de la Laguna de El Hito y en el pppk 123+880, en la estructura sobre el río Záncara.

Asimismo, se llevará a cabo un seguimiento de la resiliencia del proyecto mediante el mantenimiento actualizado de un registro de las incidencias que vayan ocurriendo en el proyecto como consecuencia de fenómenos climáticos adversos.

En cuanto al riesgo de incendios provocados por la infraestructura, este se ha considerado medio, debido a la probabilidad y la afección que se generaría sobre las masas vegetales, sobre todo en áreas con formaciones de encinas, vegetación de ribera y pinares de repoblación. Ante este riesgo, el promotor incorporará al Proyecto de Construcción un Plan de Prevención y Extinción de Incendios. Respecto a la posible ocurrencia de incendios forestales, se incorporarán a los Planes de Conservación del proyecto medidas de vigilancia y un protocolo de comunicación y coordinación con las entidades competentes, tal y como se cita en la documentación complementaria presentada.

En todo caso y al igual que los aspectos técnicos del proyecto, como el propio diseño de la traza, la vulnerabilidad del proyecto (en base al análisis realizado por el promotor) es un factor más a considerar en la decisión de la autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo.

D. Condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente

Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

Además, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental, el plan de restauración y demás documentación complementaria generada.

A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental que deben ser modificadas, así como aquellas medidas adicionales establecidas como respuesta a las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y al análisis técnico realizado.

D.1 Geología y geomorfología. Préstamos y vertederos. Residuos.

El proyecto constructivo contendrá un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición (RCD), acorde al Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, y en el que se tendrá en cuenta el Plan de Castilla-La Mancha de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición, aprobado por Decreto 189/2005, de 13 de diciembre, para su elaboración. Este estudio contendrá, al menos, el tipo y volúmenes de residuos que se prevé generar, para lo cual puede ser necesario realizar una caracterización previa teniendo en cuenta el esponjamiento de las tierras excavadas, medidas para la separación de los residuos en obra y las actividades de gestión a realizar por gestores autorizados. En caso de superar las cantidades indicadas en el artículo 5.5 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, se propondrán medidas para separar de forma individualizada los RCD.

En el proyecto constructivo se definirán con mayor detalle los balances finales de tierras, las cantidades de residuos generados en el movimiento de tierras y no utilizados en la propia obra y las zonas de préstamos y vertederos que se han establecido previamente en el estudio de impacto ambiental. En este sentido, el promotor ha estimado un volumen de 1.310.135 m³ de tierras que deberán ser transportados a vertedero, cumpliendo lo establecido en el Real Decreto 1481/2001, de 27 de diciembre, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero. Los RCD preferentemente se reutilizarán en la propia obra como material de relleno siempre que sea posible, o valorizarán, en especial para aquellos materiales excavados. La valorización se realizará de acuerdo a lo dispuesto en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron.

Los excedentes de excavación se gestionarán teniendo en cuenta el principio de jerarquía en la gestión de residuos recogido en la Ley 22/2011, de 28 de julio de Residuos y Suelos Contaminados. Las zonas de préstamos seleccionadas en el estudio de impacto ambiental se utilizarán como vertederos para lo cual deberán ajustarse a lo establecido en el artículo 13 del Real Decreto 105/2008. Asimismo, se deberá asegurar la impermeabilidad del área correspondiente al vertedero para evitar la contaminación del suelo y de las aguas. En caso de no tener espacio suficiente para recoger el material sobrante se gestionará a través de gestores autorizados.

Los residuos que no puedan gestionarse como residuo de construcción y demolición se gestionarán según su codificación en la Lista Europea de Residuos.

D.2 Ruido.

Como se indica en el EsIA, la ejecución del proyecto, junto con los incrementos de tráfico asociados, no supondrá incrementos apreciables en los niveles sonoros generados actualmente por la A-3 sobre las zonas habitadas existentes en el entorno. Sin embargo, se han detectado niveles sonoros superiores a los valores límite de inmisión sobre determinadas zonas o edificaciones, por lo que se establecerán medidas correctoras frente a la afectación preexistente a la ejecución del proyecto. Estas medidas consisten en la instalación de pantallas acústicas que reduzcan los niveles de ruido en la fachada de los edificios afectados por debajo de los límites legales. Además, deberán evaluarse los niveles sonoros una vez que se hayan ubicado las pantallas, confirmando que se reduce la afectación realizando las modificaciones oportunas en el diseño de las pantallas donde sea necesario o, en su caso, estableciendo las medias adicionales que permitan cumplir con los objetivos de calidad acústica de la Ley del ruido. Esta evaluación se realizará en base a los objetivos fijados en la Resolución de 23 de abril de 2002, de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, por la que se aprueba el modelo tipo de Ordenanza Municipal sobre normas de protección acústica.

D.3 Agua.

Como establece la Confederación Hidrográfica del Guadiana, se implantarán las medidas necesarias que garanticen el mantenimiento de la red fluvial actual, minimizando

las alteraciones de las obras. Además, en el proyecto de construcción se detallarán las zonas auxiliares y vertederos, garantizando la mínima afectación a la red de drenaje. Asimismo, antes del comienzo de las actuaciones, se deberá estar en posesión de la autorización administrativa previa emitida por el organismo competente en relación a la afectación de las actuaciones a una serie de cauces que constituyen el Dominio Público Hidráulico (DPH), especialmente la instalación auxiliar ZIA6, en la zona de policía del Vallejo de la Halconera, y la instalación de un vertedero (P-6) en la zona de policía de un arroyo tributario del arroyo Bardero. En este sentido, en la Zona de Flujo Preferente definida en el artículo 9.2 del Reglamento del DPH, solo se podrán autorizar las actuaciones no vulnerables frente a avenidas y que no supongan una reducción de la capacidad de desagüe.

D.4 Flora y vegetación.

Una vez finalizada las obras, se llevará a cabo un plan de restauración vegetal e integración paisajística que, de acuerdo a las indicaciones de la Confederación Hidrográfica del Guadiana, contendrá medidas de restauración, tanto de la vegetación como de los relieves alterados, para su realización inmediata a la terminación de las obras. Además, las labores de restauración de cauces y riberas mediante plantaciones se debe llevar a cabo con vegetación autóctona, en forma de bosquetes, evitando las plantaciones lineales.

D.5 Fauna.

En el diseño definitivo de la ejecución, adaptación y mejora de cada una de las estructuras de nueva construcción o ya existentes para favorecer la permeabilidad faunística, se dará cumplimiento a las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada) del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (2015). Siguiendo estas prescripciones, en caso de ejecución de nuevas obras de drenaje en la infraestructura, las medidas mínimas serán de 2 x 2 m, y se establecerá la mejora de los índices de apertura de ODT y pasos inferiores adaptándolos a la especie limitante.

El estudio de impacto ambiental ha identificado impactos sobre la fauna vertebrada producidos por colisiones con los vehículos que circulan por la infraestructura, para lo que se han previsto pasos específicos para la fauna terrestre y su seguimiento y vigilancia.

Sin embargo, aun habiéndose confirmado colisiones con la avifauna presente en el ámbito de estudio y teniendo en cuenta los espacios protegidos en las proximidades del proyecto, cuyos objetivos de conservación se dirigen a este grupo faunístico, no se han previsto medidas adicionales específicas si del plan de vigilancia ambiental se constataste este impacto. Por ello, y de acuerdo con el organismo autonómico competente, se establecerán las medidas correctoras adicionales que permitan eliminar este impacto del proyecto en la fase de explotación. Estas medidas podrían ir encaminadas a implementar las infraestructuras adicionales (caballones, etc.) que obliguen a las aves a elevar el vuelo sobre la autovía en los puntos conflictivos para evitar su colisión.

En el proyecto de construcción se detallará la reposición del vallado perimetral y la nueva ejecución del drenaje longitudinal, y se tomarán las directrices oportunas para incluir y/o corregir las medidas específicas para la fauna tales como los dispositivos de escape, para los cuales se buscarán ubicaciones funcionales y accesibles para la maquinaria de mantenimiento y se evitará colocar las rampas en zonas de desmonte o terraplén. Los portillos deberán ubicarse preferentemente en el entorno de enlaces o entronques, y elementos visuales para minimizar las colisiones de la avifauna.

En coordinación con el organismo competente en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, quedarán establecidos los periodos de parada de las actuaciones del proyecto que generen ruido, en función de las especies identificadas e inventariadas en el estudio de impacto ambiental. Además, se planificará el calendario del proceso constructivo en función del periodo más sensible para la fauna presente en el área de actuación y para aquella relacionada con los espacios naturales protegidos.

D.6 Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000.

En el estudio de impacto ambiental se ha ampliado el tramo de trazado desde el p.k.112+400 a 114+400 del proyecto por mediana, margen o calzada izquierda debido a que el espacio de la Red Natura 2000 (ZEC y ZEPA), Reserva Natural y humedal RAMSAR «Laguna de El Hito», se localiza en el lado derecho y, de esta manera, se minimiza la afectación a las especies asociadas.

Con el fin de proteger las zonas identificadas como espacios naturales, estos deberán quedar dentro de los límites de las zonas de exclusión que se definirán en el proyecto, de forma que sus condiciones actuales queden intactas. Durante todo el proceso constructivo, se deberán extremar las precauciones en aquellas zonas cercanas al trazado, procediendo al jalonamiento para delimitar la zona de ocupación estricta de obras, impidiendo el acceso de personal, vehículos y maquinaria fuera de la zona acotada. Además, se tendrá en cuenta el plan de gestión de la ZEC-ZEPA «Laguna de El Hito», donde se establecen las medidas de preservación, actuación y gestión de dicho espacio en base a las especies que contiene, en coordinación con el organismo competente de la Junta de Castilla-La Mancha.

Debido a las actuaciones, algunos de los hábitats naturales podrán ser afectados por lo que se deberá elaborar un proyecto específico de revegetación donde se especifiquen las especies vegetales a utilizar en función del hábitat, periodos de plantación, calendario de las actuaciones y seguimiento de las plantaciones. Dicho proyecto deberá contemplar medidas correctoras y compensatorias como son la localización de sistemas temporales de retención de sedimentos en las inmediaciones de algunos ríos, con el fin de minimizar la alteración de la calidad de las aguas de determinados cauces cuya vegetación de ribera está considerada como hábitat natural, y las limitaciones temporales a determinadas actividades de obra.

En todo caso, este proyecto de revegetación compensará cada uno de los hábitats de interés comunitario afectados por el proyecto, con el objetivo de evitar la pérdida neta de biodiversidad, tal como recoge uno de los principios previstos en el artículo 2 de la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. El Art. 45 de la misma Ley recoge la obligación para los órganos competentes para la adopción de las medidas necesarias para evitar el deterioro o la contaminación de los hábitats fuera de la Red Natura 2000. Este proyecto deberá estar avalado por el órgano autonómico competente.

D.7 Bienes materiales, patrimonio cultural.

La Dirección Provincial de Educación, Cultura y Deportes en Cuenca de la Junta de Castilla-La Mancha traslada una serie de condiciones, de acuerdo a la Resolución 100314-R, de 2 de julio de 2013, entre las que se encuentran el control y seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras en todo el trazado en la fase de construcción. Este control deberá ser especialmente intensivo durante los trabajos de desbroce inicial y movimientos de tierra. Además, se realizará una prospección arqueológica intensiva de cobertura total de las zonas de préstamo, rellenos y depósitos sobrantes.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en este apartado deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

E Programa de vigilancia ambiental

El estudio de impacto ambiental contiene un programa de vigilancia cuyo objetivo consiste en garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas. En cada una de las fases de dicho programa, se realizará un seguimiento de la eficacia de las medidas adoptadas y sus criterios de aplicación, emitiendo los correspondientes informes de vigilancia.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

Asimismo, la declaración de impacto ambiental favorable no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto, «Trazado y construcción autovía A-3 del este. Ampliación a tercer carril en el tramo Tarancón-Atalaya del Cañavate (Cuenca)» por quedar adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales siempre y cuando se realice la alternativa uno seleccionada en las condiciones señaladas en la presente Resolución, que resultan de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 41.3 de la Ley de evaluación ambiental, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

De acuerdo con el artículo 41.4 de la Ley de Evaluación Ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 28 de mayo de 2019.—El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.

Trazado y construcción autovía A-3 del este. Ampliación a tercer carril en el tramo Tarancón-Atalaya del Cañavate (Cuenca)

