

PLATAFORMA CÍVICA POR CUENCA

Cuenca, 22 de abril de 2009

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y MEDIO RURAL Y MARINO.
SECRETARÍA DE ESTADO DE CAMBIO CLIMÁTICO
Plaza de San Juan de la Cruz, s/n
28071-Madrid

La asociación "**Plataforma Cívica por Cuenca**" con sede social domiciliada en C./ Federico Mayor Zaragoza, nº 8, 2ºC, 16002-Cuenca, en relación con la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del tramo de autovía Cuenca-Teruel publicada en BOE de 25-11-2008, y al amparo del artículo 5 de la Ley 27/2006 de 18 de julio por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, **solicita** que se le suministre, por parte del órgano ambiental que emitió esa declaración, una serie de información que le permita entender el contenido de dicha declaración de impacto ambiental.

Dicha información solicitada se va a describir a continuación con la mayor concreción posible, atendiendo al artículo 10 de la Ley 27/2006. Para ello se van a exponer, en la forma textual en que aparecen en la DIA, aquellas afirmaciones que realiza el órgano ambiental en la declaración indicando la localización de la misma en su texto para, a continuación, hacer la pregunta oportuna relacionada con esa misma afirmación (y que se escribe en letra cursiva en esta solicitud). Indicamos que, en total, son 14 preguntas que se referencian con la numeración romana.

i)

En el apartado 4 "integración de la evaluación", subapartado 4.1 "Impactos significativos de las alternativas", cuando habla de la alternativa única del tramo I dice textualmente "**No se ha evaluado la afección de la infraestructura sobre el Complejo Lagunar de Fuentes**"

¿Esa evaluación o estudio en qué debería consistir desde el punto de vista del órgano ambiental para que tuviese eficacia y validez, cuáles serían las afecciones sobre el Complejo Lagunar y cómo se podrían evaluar las afecciones?

ii)

En el apartado 4 "integración de la evaluación", subapartado 4.1 "Impactos significativos de las alternativas", cuando habla de la alternativa única del tramo I se dice: "**Entre los P.K. 32,5 y 34,5 se produciría afección sobre el hábitat de la alondra de Dupont**"

Quisiéramos saber en qué se basa el órgano ambiental para afirmar que en esa localización existe esa ave y en qué consiste la afección a su hábitat (es decir cuáles serían los efectos a su hábitat de la infraestructura).

iii)

En el apartado 4 "integración de la evaluación", subapartado 4.1 "Impactos significativos de las alternativas", cuando habla de la alternativa única del tramo I se dice: "**la mayor afección al paisaje se produciría en el municipio de Fuentes... La afección sobre el paisaje sería severa por lo que se debería realizar un túnel....**"

¿Cuál es el concepto del órgano ambiental de impacto paisajístico severo que citan y cómo lo han determinado en este caso concreto?

iv)

En el apartado 4 "integración de la evaluación", subapartado 4.1 "Impactos significativos de las alternativas", cuando habla de la alternativa única del tramo II, opción primera, se dice: **Se produciría la destrucción y degradación de los valores objeto de protección entre los que destacan los elementos geomorfológicos... En este tramo la afección al paisaje y geomorfología es crítica.**

Observando la documentación del estudio informativo hemos visto que en los planos de planta general de las alternativas se resaltan los "lugares de interés geomorfológico" y estos se salvan con el trazado propuesto en cada caso, entonces ¿por qué se dice que se produciría destrucción y degradación de esos elementos?

v)

En el apartado 4 "integración de la evaluación", subapartado 4.1 "Impactos significativos de las alternativas", cuando habla de la alternativa única del tramo II, opción primera, se dice: **... En este tramo la afección al paisaje ... es crítica.**

¿Cuál es el concepto de impacto paisajístico crítico del órgano ambiental, que citan, y cómo lo han determinado en este caso concreto?

vi)

En el apartado 4 "integración de la evaluación", subapartado 4.1 "Impactos significativos de las alternativas", cuando habla de la alternativa única del tramo II, opción segunda, se dice: **"... la afección a la fauna sería severa teniendo en cuenta la presencia abundante de ungulados en la zona y la fragmentación que ocasionaría una nueva infraestructura entre dicha zona forestal y el río Cabriel.**

¿Cuál es el concepto que tiene el órgano ambiental de afección severa a la fauna severa y cómo lo han determinado en este caso concreto?

vii)

En el apartado 4 "integración de la evaluación", subapartado 4.1 "Impactos significativos de las alternativas", cuando habla de la alternativa única del tramo II, ambas opciones, se dice: **" En la primera parte del 2.º tramo se produce una afección a hábitat de alondra Dupont, entre los términos municipales de Carboneras de Guadazaón y Pajarón".**

Quisiéramos ver o, mejor, disponer de un plano de situación a escala 1/25.000 de ese hábitat y otro plano de detalle a escala, al menos, 1/10.000. Agradeceríamos que se nos suministrase esos planos.

viii)

En el apartado 4 "integración de la evaluación", subapartado 4.1 "Impactos significativos de las alternativas", cuando habla de la alternativa única del tramo III, opción primera, se dice: **"... pero se produce... importantes desmontes en el Alto Nebrón".**

¿Con qué criterios considera el órgano ambiental que un desmonte es importante?

ix)

En el apartado 4 "integración de la evaluación", subapartado 4.1 "Impactos significativos de las alternativas", cuando habla de la alternativa única del tramo III, ambas opciones, se dice: "**... Es asimismo destacable la presencia en la traza común de ambas alternativas de praderas salinas de Puccinellia (hábitat de protección especial de acuerdo a la Ley 9/99 de Castilla-La Mancha)**".

Quisiéramos que se nos suministrase plano de situación a escala 1/25.000 de esas praderas salinas y, si fuera posible, otros planos con mayor detalle, expresando referencia a los PKs. del estudio informativo de su situación. También quisiéramos saber el tipo de Puccinellia que vive en esas praderas salinas.

x)

En el apartado 4 "integración de la evaluación", subapartado 4.1 "Impactos significativos de las alternativas", cuando habla de la alternativa única del tramo III, ambas opciones, se dice: "**... Junto al paraje del Cerro de la Torre la infraestructura afectaría a ejemplares de Artemisia Caerulescens, especie catalogada de interés especial**".

Quisiéramos que se nos suministrase plano de situación a escala 1/25.000 de la localización de esa planta y, si fuera posible, otros planos con mayor detalle, expresando referencia a los PKs del estudio informativo de su situación.

xi)

En el apartado 4 "integración de la evaluación", subapartado 4.1 "Impactos significativos de las alternativas", cuando habla de la alternativa única del "tramo III", "ambas opciones", se dice: "**El impacto más destacado de este tramo dentro de la comunidad autónoma castellano manchega es el cruce con el río Cabriel, al oeste de Salvacañete, incluido en el lugar Natura LIC/ZEPA «Hoces de Cabriel, Guadazaón y Ojos de Moya». En dicha zona el cauce presenta una importante galería fluvial arbórea y arbustiva, con formaciones de Salici neotrichae-Populetum nigrae, y se presentan especies catalogadas como la nutria y la bermejuela. La ejecución de la autovía ocasionaría la destrucción de la vegetación riparia, un notable impacto paisajístico, el empeoramiento de las características de tranquilidad del hábitat y la posible aparición de episodios de contaminación fluvial. El impacto, de acuerdo con el órgano autonómico competente, es significativo**".

¿Por qué el órgano ambiental considera que "necesariamente" se destruiría la vegetación riparia?

¿Por qué el órgano ambiental considera que la galería fluvial arbórea y arbustiva es "importante" y con qué criterios gradúa la importancia de una galería fluvial?

¿Cuál es el concepto de impacto paisajístico notable del órgano ambiental y cómo lo han determinado en este caso concreto?

¿Cuál es el método que ha seguido el órgano autonómico para decir que el impacto es significativo(con el que el órgano ambiental dice estar de acuerdo)?

xii)

En el apartado 4 "integración de la evaluación", subapartado 4.1 "Impactos significativos de las alternativas", cuando habla de la alternativa única del "tramo III", "ambas opciones", en "afección a la fauna" se dice:

"El proyecto afecta directamente a la fauna acuática de los ríos Mayor del Molinillo, Cabriel y Ebrón como la nutria, fauna piscícola y cangrejo autóctono. La autovía

incrementaría el efecto barrera, particularmente sobre los ungulados, al tratarse de una zona de paso entre la Serranía de Cuenca hacia Jalavambre y zonas de Valencia y Castellón. Asimismo el proyecto afectaría al águila perdicera en el entorno del PK 513 de la N-420 (zona incluida en propuesta de área crítica), y a la alondra Dupont , habiendo actualmente una nueva zona propuesta ZEPa cuyo límite sur coincide con la N-420 en el término de Castielfabib. Por último la destrucción de los pinares afectaría a la fauna asociada, particularmente a las aves rapaces".

¿En qué lugares concretos se encuentra el "cangrejo autóctono"? (si fuera posible aportando nombre del río o arroyo y coordenadas geográficas)? . Nota: Esta pregunta tiene para nosotros interés científico, pues hemos observado en cursos de ríos de alta montaña de una gran limpieza con vertido a ríos como el Tajo, el Guadiela, el Júcar, o Cabriel, como el cangrejo de río autóctono iba progresiva e irremediamente desapareciendo por "la conocida enfermedad" hasta extinguirse, y creemos que la información que se aporta en esta declaración de impacto ambiental , lamentablemente, no es cierta (si fuera cierta nos llevaríamos una alegría).

¿En que se basa el órgano ambiental para afirmar que la zona es de paso de fauna entre la Serranía de Cuenca hacia Javalambre y zonas de Valencia y Castellón y con qué escala cartográfica han trabajado para afirmar tal cosa?

Pedimos igualmente que se nos suministre cartografía con la escala menor posible del área crítica del águila perdicera y las localizaciones (si fuera posible con coordenadas geográficas y UTM) aproximadas de sus lugares de nidificación en dicha área..

xiii)

En el apartado 4.2 "Impactos residuales del proyecto con la aplicación de las medidas correctoras propuestas" cuando habla de los "Impactos sobre la Red Natura" se dice lo siguiente:

"...Con carácter más general, hay que destacar la erosionabilidad del substrato, donde abundan las facies Keuper y los fenómenos de precipitaciones torrenciales y por tanto el inevitable incremento de la erosión que los desmontes y las obras provocarían en esta zona, con el consiguiente aumento de turbidez y aterramiento del bentos en el LIC aguas abajo".

¿En que se basa el órgano ambiental para afirmar que existen, particularmente, en ese lugar, precipitaciones torrenciales?

xiv)

En el apartado 4.2 "Impactos residuales del proyecto con la aplicación de las medidas correctoras propuestas" cuando habla de los "impactos sobre la fauna", se dice lo siguiente:

"La autovía, que debe ir vallada, fracturaría de una forma severa una de las zonas forestales con mayor extensión, continuidad y... existentes en el centro de la Península. Hay que destacar en tal sentido la presencia de ungulados y carnívoros en la zona, especies que son reacias a utilizar las estructuras de paso".

Quisiéramos conocer qué quiere decir el órgano ambiental cuando afirma que la infraestructura fracturaría una de las zonas forestales con mayor continuidad en el centro de la península (es decir, quisiéramos saber cuál es ese sistema de fracturas y por qué afirman que es una de las zonas con mayor continuidad forestal en el centro de la península), también querríamos conocer cuál es la escala cartográfica que han utilizado para afirmar tal cosa.

Fdo. Plataforma Cívica por Cuenca

(Representante: Luis Tortosa)