



MEDIO AMBIENTE

de la exposición en información pública del estudio informativo».

Adjunto las alegaciones presentadas por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha para que se pueda comprobar que nuestra posición no es nueva, reciente ni oportunista. Ya en diciembre de 1993 se presentó nuestra rotunda oposición a las alternativas B y C.

Alegaciones

1.^a La denominada «alternativa B» incluida en el EIA produce un impacto directo sobre el paraje «Los Cuchillos» y afecta en gran medida a la fauna nidificante ripícola, en contradicción con la normativa previa (Resolución de 29-12-92 que aprueba la Declaración de Impacto Ambiental del tramo Montalbo-Utiel: puntos 5 y 6. Resolución de 9-2-93 sobre aprobación definitiva del Estudio Informativo del citado tramo: punto B.3.8). En consecuencia debe rechazarse de plano esta alternativa.

2.^a No está justificada la propuesta del EIA en favor de la alternativa C, basada en un análisis que, además de factores ambientales, pondera criterios económicos constructivos, de trazado y de explotación. La legislación vigente en materia de evaluación de impacto ambiental contempla únicamente factores ambientales para la

elaboración del EIA y la Declaración, sin entrar en valoraciones de otro tipo (R.D. 1131/1988 que aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental: artículos 6, 8, 10 y 18).

3.^a Si por razones económicas o de otro tipo se desechase la alternativa A, considerada por el EIA la de menor impacto en la zona de paso del río Cabriel, debería revisarse la Declaración de Impacto Ambiental aprobada por Resolución de 29-12-92, dado que condiciona a la protección de las zonas de paso de los ríos Cabriel y Júcar la viabilidad ambiental de la denominada «Alternativa 3» del Estudio Informativo del tramo Montalbo-Utiel.

4.^a En relación con el punto anterior, se constata que el EIA del tramo Montalbo-Utiel valoró más favorablemente, desde criterios exclusivamente medioambientales, la Alternativa 4 (al norte de los embalses de Alarcón y Contreras) que la alternativa 3 (al sur de los citados embalses), especialmente en lo referente a impactos sobre la flora, la fauna y el paisaje. Por ello, y vistos los problemas ambientales que plantea el paso de los ríos Júcar y Cabriel al sur de las presas de Alarcón y Contreras, se considera aconsejable contemplar la adopción de la alternativa situada más al norte, próxima a la ciudad de Cuenca. □

La postura del MOPTMA: Se desaconseja la alternativa «A»

En octubre de 1989 la Dirección General de Carreteras ordenó la realización del estudio informativo del cierre de la Autovía de Valencia en el tramo Montalbo-Utiel.

El citado estudio informativo planteaba cinco alternativas de trazado entre las que se encontraban trazados próximos a Cuenca (alternativa 4) y trazados próximos a la actual N-III (alternativa 3).

Las cinco alternativas fueron sometidas a información pública desde el punto de vista medioambiental y desde el punto de vista de la concepción general del trazado.

Como consecuencia de las alegaciones realizadas a la información pública y de los estudios complementarios realizados sobre las alegaciones presentadas, se emite la

Declaración de Impacto Ambiental que declara ambientalmente viable la alternativa 3 (próxima a la N-III actual) y posteriormente se aprueba definitivamente el estudio informativo seleccionando la alternativa 3 pero estableciendo, entre otras, la condición de que en el tramo Minglanilla-Caudete se estudien nuevas soluciones, de forma que salvando el Paraje de los Cuchillos se evite impactar en las Hoces del Cabriel.

Por tanto, en este momento, queda seleccionada la alternativa 3, salvo el cruce por el Paraje de los Cuchillos del que se estudian nuevos trazados y se realiza el Estudio de Impacto Ambiental.

En el citado Estudio de Impacto Ambiental se analizan tres soluciones, la A, próxima al embalse de Contreras, la B, que coincide con la anterior alternativa 3, y la C,



MEDIO AMBIENTE

aguas abajo de los Cuchillos y más próxima a las Hoces del Cabriel.

Con este planteamiento se recomendaba en el estudio la alternativa C por razones económicas, constructivas y de explotación, debido a los problemas geológico-geotécnicos detectados en la alternativa A y reconociendo que el impacto ambiental producido por la alternativa C era superior al producido por la alternativa A.

El estudio fue sometido a información públicas y tras las alegaciones presentadas se realiza la Declaración de Impacto Ambiental que textualmente dice:

«... la solución más viable ambientalmente para este tramo de autovía es la denominada alternativa A, que aprovecha en gran medida el corredor de la actual N-III. Asimismo, esta Dirección General considera que la alternativa B no es aceptable y que la alternativa C tiene un relevante coste ambiental.

En consecuencia, el tramo Minglanilla-Caudete de las Fuentes de la autovía de Levante debería realizarse sobre un trazado que tuviera como base la alternativa A, y sólo en el caso de que en el plazo de tres meses, a contar desde la fecha de esta Declaración, la Dirección General de Carreteras evidenciase importantes limitaciones técnicas para la ejecución de esta alternativa, el tramo citado podría realizarse según un trazado que tuviera como base la alternativa C».

Como consecuencia de esta Declaración de Impacto Ambiental se realiza por la Dirección General de Carreteras un estudio complementario que entre otros aspectos analiza los deslizamientos por los que discurre el viaducto a construir sobre el Cabriel en la alternativa A.

Se trata de deslizamientos de tipo rotacional múltiple, en los que dentro de la masa deslizada se pueden individualizar varios deslizamientos sencillos.

Los deslizamientos se producen al descalzar el río Cabriel una importante masa de calizas que reposan sobre arenas, produciéndose una primera caída que origina un escarpe que da lugar a sucesivos deslizamientos.

En la actualidad el río Cabriel y un arroyo lateral siguen erosionando el pie de los deslizamientos, dando lugar a la

reactivación de la parte inferior de los mismos, actividad visible en las grietas de las edificaciones situadas en la zona.

En estas condiciones existe un riesgo grave, con probabilidad difícil de cuantificar, sobre todo en condiciones de precipitaciones excepcionales, de destrucción total de la obra. Contra este riesgo, dadas las excepcionales dimensiones de la masa potencialmente inestable (60 millones de m³ y 50 m de espesor), no existen soluciones técnicas razonables que puedan evitar que se produzcan los movimientos o tratar de resistirlos (Precedente: deslizamiento de Pont de Bar (Lérida) reactivado en 1982 por lluvias intensas, destruyendo 1 km de la carretera de Puigcerdá a Seo de Urgel). Si se aceptase correr el riesgo de deslizamiento global, el viaducto debería diseñarse para soportar los subdeslizamientos parciales. Un diseño de este tipo se ha realizado en un caso en Suiza para espesores de deslizamiento del orden de 15 m. Consiste en construir el apoyo de la estructura a través de la masa deslizada pero aislada de ella mediante un espacio hueco de forma que pequeños movimientos no afecten a la estructura. En nuestro caso el espesor de deslizamiento alcanza los 50 m., mucho mayor que el caso referenciado. En consecuencia, puesto que no es técnica y razonablemente viable evitar un movimiento global de los deslizamientos y que, incluso asumiendo ese riesgo, para soportar movimientos como los observados en los subdeslizamientos parciales, es necesario recurrir a soluciones para las cimentaciones de las pilas que se encuentran en los límites de la técnica actual, se considera que los riesgos y limitaciones de esta alternativa no garantizan la adecuada seguridad de la obra a construir. Como consecuencia y tras corroborar un informe redactado por el CEDEX los términos anteriores, se analizan posibles mejoras a la alternativa C (la más próxima a las Hoces del Cabriel), introduciendo finalmente una modificación del trazado que separa (300 metros aguas arriba de las Hoces) la alternativa seleccionada de la que se contemplaba en el estudio de Impacto Ambiental. ■