

MIGUEL PANADERO MOYA, Catedrático de Geografía de la Facultad de Humanidades de Albacete de la Universidad de Castilla-La Mancha, adscrito al Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, he recibido de la Asociación *Plataforma Autovía Albacete-Cuenca por La Manchuela Oriental y la Serranía Baja*, con fecha de 5 de diciembre de 2007, el encargo de emitir INFORME sobre la cuestión que luego se dirá, a cuyos efectos se considera necesario contemplar los siguientes

I.- ANTECEDENTES Y OTRAS CONSIDERACIONES

1.- Con fecha 23.11.2005 se publicó en el BOE la Resolución de 3.11.2005 de la Consejería de Obras Públicas de Castilla-La Mancha anunciando la licitación de Asistencia Técnica para la redacción de un Estudio Informativo de la Autovía Albacete-Cuenca por un corredor centrado en Motilla del Palancar, sin que conste la justificación de esta última determinación y de la consecuente exclusión de las restantes opciones posibles. Resultó adjudicataria del citado estudio (CV-SP-05-119) la empresa Eyser, Estudios y Servicios, S.A. (Resol. 3.02.2006).

2.- En mayo de 2006 la Consejería de Obras Públicas hizo público el documento “*Memoria Resumen para consultas ambientales del Estudio Informativo de la Autovía Albacete – Motilla del Palancar – Cuenca (Fase A)*”, y lo remitió a la Consejería de Medio Ambiente a fin de dar inicio al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

3.- A la vista del citado Estudio Informativo (Fase A), distintos actores sociales domiciliados en el territorio afectado por el proyecto formularon las alegaciones que estimaron pertinentes. En particular, a los efectos de este informe, se citarán las presentadas desde los Ayuntamientos de Iniesta (Cuenca) y de Villamalea (Albacete), y en relación con éstas, la formulada desde la Facultad de Humanidades de Albacete de la Universidad de Castilla-La Mancha que se expondrá seguidamente.

4.- En julio de 2006, el grupo de investigación EURGEOT de la Facultad de Humanidades de Albacete de la UCLM remitió escrito a la Consejera de Obras Públicas de la JCCM en el que, después de exponer un razonamiento sobre los efectos estructurantes del territorio de la Comunidad Autónoma, que generará la nueva autovía y, justificado por tales consideraciones, solicitaba la ampliación del estudio desarrollado hasta el momento mediante el análisis de un segundo corredor (a través de Graja de Iniesta – Minglanilla), complementario del que había sido presentado ante la opinión pública en el mes de mayo anterior centrado en Motilla del Palancar. A estos efectos se acompañaba un apunte cartográfico orientativo. Este escrito fue comunicado asimismo al Sr. Presidente de la JCCM y a las autoridades locales de la zona afectada por la nueva propuesta. Una copia de esta proposición está incluida en el documento Apéndice 1: Respuestas a la Memoria Resumen; página 249-250 del volumen V del “Estudio informativo (Fase B) Evaluación de Impacto Ambiental”, de octubre de 2007.

5.- Con fecha 31.07.2006, el Ayuntamiento de Iniesta remitió a la Consejería de Medio Ambiente de la JCCM dos documentos, independientes entre sí, pero ambos relacionados con el proyecto de autovía. Estos documentos fueron: a) una copia del *escrito de la Facultad de Humanidades de Albacete* dirigido por el investigador principal del grupo EURGEOT/UCLM a la Consejera de Obras Públicas, antes citado, y b) otro estudio, titulado “*Informe de la autovía Cuenca-Albacete. Vector Mahora-Almodovar del Pinar y propuesta hasta la ciudad de Cuenca*”, realizado por el Dr. Francisco García Clemente, de Cuenca.

6.- En noviembre de 2006, el Ayuntamiento de Iniesta (Cuenca) formalizó con el Vicerrectorado de Investigación de la Universidad de Castilla-La Mancha un contrato para la celebración de un seminario científico-técnico que permitiera ampliar la reflexión acerca de la situación y perspectivas de los proyectos existentes en esa fecha sobre la red viaria de Castilla-La Mancha, en el área de influencia socioeconómica del término municipal de Iniesta. En cumplimiento del encargo, el grupo de investigación EURGEOT/UCLM de la Facultad de Humanidades de Albacete organizó en Iniesta (Cuenca) el 16 de diciembre de 2006, el Seminario “La red viaria del sector oriental de Castilla-La Mancha. Diagnóstico y perspectivas”.

7.- El 12.12.2006, mediante comunicación interior de la *Dirección General del Medio Natural* a la *Dirección General de*

Evaluación Ambiental, se hizo constar por parte de la primera determinadas consideraciones sobre la solicitud de inicio del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental de la proyectada autovía. Entre todas ellas, a los efectos de interés de este informe, se reconoce expresamente que en el estudio “se plantea un único corredor desde Cuenca hasta Albacete, existiendo alternativas de trazado en distintos puntos” (pág 224, vol V); así mismo, que el proyecto debería estar ligado con un Plan de Ordenación Territorial supramunicipal dado que es previsible un crecimiento urbanístico de los municipios afectados, y, por último, que respecto del citado corredor Albacete-Motilla de Palancar-Cuenca, se dice textualmente “el proyecto causará afecciones a numerosos hábitat y especies protegidos por las Directivas Hábitat y Aves, algunos de ellos de carácter prioritario, así como también a numerosas especies y hábitat protegidos por las normativas nacional y autonómica. Por lo tanto, el promotor deberá llevar a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias convenientes con el objetivo de reducir la afección sobre los recursos naturales.” (p. 230, vol. V).

8.- En 27.12.2006, la *Dirección General de Evaluación Ambiental* de la Consejería de Medio Ambiente, dirigió a la *Consejería de Obras Públicas* escrito de remisión de las sugerencias recibidas tras las Consultas Previas y Petición de Estudio de Impacto Ambiental del expediente del proyecto de autovía entre Albacete y Cuenca (hay una copia en el “Apéndice 1: Respuestas a la Memoria Resumen” del documento 1. de Evaluación de Impacto Ambiental del Estudio Informativo (Fase B), páginas 219-223, vol V). En esta comunicación se toma en consideración las manifestaciones y sugerencias de distintos organismos, instituciones y particulares. Entre otras, constan la de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, la del Ayuntamiento de Iniesta (Cuenca) (inclusiva de la petición del grupo EURGEOT de la Facultad de Humanidades de Albacete), y la del Ayuntamiento de Villamalea (Albacete).

9.- En este escrito remitido por la *Dirección General de Evaluación Ambiental* a la Consejería de Obras Públicas se formulan las siguientes remarcables sugerencias que se debían tener en cuenta por la empresa adjudicataria a la hora de realizar el Estudio de Impacto Ambiental:

9.1.- Principios básicos a seguir: a) máximo aprovechamiento de las infraestructuras existentes (aunque citando a este efecto sólo las carreteras nacionales); y b) máxima concentración de las infraestructuras para minimizar afecciones sobre el medio natural.

9.2.- Se sugiere asimismo la inclusión de nuevos corredores, aparte de los ya propuestos en la Memoria Resumen. En este caso, se recoge la propuesta derivada del estudio suscrito por el Dr. Francisco García Clemente, de Cuenca, comunicada por la Dirección General del Medio Natural; esta propuesta, sin embargo, es atribuida erróneamente a la Facultad de Humanidades de la UCLM de Albacete, siendo las proposiciones de una y otra diferenciadas e independientes en cuanto a su alcance y contenido (aunque coincidentes en la indicación de la necesidad de ampliar el estudio con el análisis de otros corredores factibles, a través de la zona oriental de La Manchuela).

10.- En respuesta al estudio del Dr. García Clemente se señala que *“siguiendo este corredor se deja de aprovechar un corredor antropizado ya existente, el correspondiente a la N-320, especialmente en el tramo Cuenca-Motilla del Palancar. Como consecuencia se incrementan los efectos debidos a la fragmentación y a la ocupación del territorio.”* Seguidamente, se enumeran las *“Afecciones principales de los nuevos corredores propuestos”*, señalando para las contestaciones del Ayuntamiento de Iniesta hasta nueve previsibles afecciones para el conjunto del corredor alternativo propuesto en el estudio del Dr. García Clemente. En este punto conviene dejar constancia que la mayor parte de ellas son coincidentes con las afecciones igualmente advertidas para el único corredor propuesto en la Memoria Resumen, como se señala en la comunicación interior de la Dirección General del Medio Natural a la Dirección General de Evaluación Ambiental. Estas afecciones no han sido suficientes para invalidar el corredor centrado en Motilla del Palancar (aunque han obligado a los redactores del estudio al diseño de dos o tres diferentes alternativas para cada uno de los segmentos en que ha sido dividido su trazado, a fin de minimizar el impacto de esta infraestructura, que, como advertía ya la Dirección General del Medio Natural, es especialmente severo en el tramo Cuenca-Almodóvar del Pinar en sus múltiples variaciones posibles).

11.- Entretanto, no se ha dado respuesta alguna para la propuesta del grupo EURGEOT, remitida a la Consejera de Obras Públicas en 07.2006 e incluida en las alegaciones del Ayuntamiento de Iniesta; esta propuesta, como queda dicho, venía a solicitar la ampliación del área contemplada en el Estudio Informativo, y la toma en consideración de otros corredores factibles en concurrencia. En concreto se proponía el análisis del corredor Albacete - Graja de Iniesta / Minglanilla - Cuenca, y el de sus respectivas variaciones ambientalmente posibles para el segmento A3-Cuenca, con objeto de que igualmente pudiera ser

efectuada sobre éste segundo corredor, alternativo, la preceptiva Evaluación Ambiental.

12.- A su vez, el Ayuntamiento de Villamalea (Albacete), en sesión plenaria celebrada el 29.12.2006, teniendo constancia de la presentación de la propuesta enviada a la Consejería de Obras Públicas por parte de los investigadores del Departamento de Geografía integrantes del grupo EURGEOT/UCLM de Albacete, y conocedor de sus argumentaciones y notorias ventajas para el desarrollo de la mitad oriental de La Manchuela, respecto del corredor de la Memoria Resumen, acordó tomar como suya la solicitud del grupo EURGEOT y como cuerpo de su alegación a la Memoria Resumen (página 308). En ella reclamaba su consideración en las valoraciones del estudio informativo de la autovía Albacete-Cuenca. Se refería a un nuevo corredor, alternativo, que accediese a la A3 por el entorno de los términos municipales de Minglanilla-Graja de Iniesta, según había sido acordado en las conclusiones del Seminario celebrado en Iniesta el 16.12.2006. En las mismas se describe así: *“Se propone un corredor sur-norte libre de afecciones ambientales que desde Albacete va hacia Mahora, siguiendo en esa misma dirección hasta la A-3, para enlazar con esta autovía en las inmediaciones de Iniesta/Minglanilla. Desde allí, se propone su continuación con un rumbo nor-noroeste, por Puebla del Salvador y Campillo del Altobuey, y seguidamente, a través de las vías naturales que menor afección ambiental originen, orientarse en la dirección de Fuentes/Carboneras de Guadazaón, para conectar en un punto de este segmento de la proyectada autovía A-40 que unirá la ciudad de Cuenca con Teruel”*.

13.- En enero de 2007 la Consejería de Medio Ambiente remitió las contestaciones a las consultas realizadas y por parte de la empresa adjudicataria se incluyó en el Estudio de Impacto Ambiental (p. 228 y sigs, vol. V) una copia de las contestaciones recibidas. Finalmente, con fecha 5.11.2007, se publicó en el DOCM la Resolución de la Dirección General de Carreteras de 24.10.2007 por la que se inicia el periodo de información pública en relación con los estudios informativo y de impacto ambiental de la Autovía Albacete-Motilla del Palancar-Cuenca en el que se anexan las alegaciones y el estudio de las contestaciones de la Administración regional.

14.- En el documento “Estudio informativo (Fase B) de la Autovía Albacete - Motilla del Palancar – Cuenca”, figuran, en base a las determinaciones y los informes aportados por la Dirección General de

Evaluación Ambiental, la respuesta del equipo redactor del estudio a las alegaciones manifestadas a sus proposiciones de la fase A (Memoria Resumen). Y según se dice en él, el equipo redactor, atendiendo a alguno de los requerimientos de las citadas alegaciones y a las contestaciones de la Consejería de Medio Ambiente, ha introducido en el Estudio Informativo (fase B) un conjunto de variaciones (siempre sobre el mismo único corredor inicial planteado en la Memoria Resumen), contemplando para cada segmento de este único itinerario las alternativas que resultan en él más favorables según un análisis multicriterio de sus parámetros naturales y sociales.

15.- Para llegar a su propuesta final el estudio ha desarrollado una metodología que incorpora la mayor parte de la documentación presentada por organismos, instituciones y particulares que se han manifestado interesados en el desarrollo del proyecto, acompañada de las indicaciones al respecto de la Dirección General de Evaluación Ambiental (*Apéndice 1. Respuestas a la Memoria Resumen*), y sus propios comentarios a las respuestas de la Consejería de Medio Ambiente y a las demás propuestas y manifestaciones recogidas (*Apéndice 2. Informe de contestaciones a las respuestas a la Memoria Resumen*). En este *Apéndice 2.* (págs. 324 y sigs., vol V), el equipo redactor realiza un análisis de las respuestas recibidas a la Memoria Resumen donde “sintetiza el contenido relevante de las mismas y se comentan aquellos aspectos de inferencia más notable en el planteamiento y desarrollo del presente estudio informativo” (pág 325, vol V).

15.1.- En el Resumen de la Respuesta de la Dirección General de Evaluación Ambiental, en relación con la sugerencia de inclusión de un nuevo corredor por parte del Ayuntamiento de Iniesta (se refiere al propuesto por el Dr. García Clemente, estudio que es atribuido erróneamente a la Universidad de Castilla-La Mancha), del que se dice que “abandona el corredor antropizado ya existente, incrementando los efectos ambientales debidos a la fragmentación y a la ocupación del territorio.” Y se señala la existencia de hasta nueve afecciones para el mismo (pag. 325, vol V).

15.2.- No obstante, a pesar de tales restricciones, en sus comentarios a esta respuesta relativa a los planteamientos del Ayuntamiento de Iniesta, señala que la asume en el tramo que corresponde al segmento Almodóvar del Pinar-Quintanar del Rey, al decir que “*se ha incluido una variación alternativa constituida por las alternativas F3-G2-H3, y que discurre al este de los corredores planeados en la Memoria Resumen, entre Motilla del Palancar y Casas de Santa Cruz, equidistante de las poblaciones de Iniesta y Villanueva de*

La Jara”, y que “*La versión modificada incluida en el Estudio de impacto supone un equilibrio más apropiado entre la idoneidad geográfica planteada en el estudio y la preservación del medio natural y cultural* (pág. 327, vol V).

Para llegar a esta solución el equipo redactor ha tenido en cuenta parcialmente las manifestaciones de la Dirección General de Evaluación Ambiental dado que ésta, en su exposición, induce a una interpretación excluyente de la totalidad de las dos propuestas del Ayuntamiento de Iniesta, por cuanto la Dirección General, en su escrito, no establece ninguna distinción entre los dos segmentos (Cuenca-Almodóvar del Pinar, y Almodóvar del Pinar-Mahora) que comprende cualquiera de los corredores que se contemplen, segmentos estos que, sin embargo, como es notorio, poseen características medioambientales netamente diferentes.

15.3.- Queda de manifiesto que en el Resumen de la Respuesta dada al Ayuntamiento de Iniesta se omite la que correspondería al escrito remitido desde EURGEOT/UCLM a la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en relación con el proyecto de Autovía Albacete-Cuenca y así mismo que se hace referencia solamente al estudio del Dr. García Clemente, del que se dice sin fundamento que se trata de un “estudio geográfico realizado por encargo a la Universidad de Castilla-La Mancha...” En los Comentarios del equipo redactor a esta sugerencia se reproduce la misma argumentación del párrafo 15.2., con una anotación adicional referente a la conectividad: “se ha incluido una variación del mismo constituida por las alternativas F3-G2-H3, y que discurre al este de los corredores planteados en la Memoria Resumen, entre Motilla del Palancar y Villagarcía del Llano, a fin de proporcionar mayor conectividad a la zona de La Manchuela, tal como era objetivo del corredor propuesto” (p. 334, vol V).

16.- Por último, en el Resumen de la respuesta al Ayuntamiento de Villamalea (Albacete) se entiende que éste “se adhiere al corredor propuesto por el Departamento de Geografía de la Universidad de Castilla-La Mancha”, lo que es cierto en cuanto que esta adhesión se refiere a la propuesta del grupo de investigación EURGEOT, de la Facultad de Humanidades de Albacete, debatido por los actores sociales de La Manchuela en el Seminario celebrado en Iniesta, una propuesta a la que no se da contestación alguna. Así mismo se añade que este corredor “se desprende del estudio encargado por el Ayuntamiento de Iniesta”, es decir, el estudio realizado por el Dr. García Clemente, lo que no se ajusta a la realidad como ha quedado dicho. Es por eso que en su Comentario a la alegación del Ayuntamiento de Villamalea, el equipo redactor, desadvertido del citado error de interpretación originado en la Consejería

de Medio Ambiente, vuelve a reproducir, inapropiadamente, la misma respuesta que expuso en su comentario a la alegación del Ayuntamiento de Iniesta.

17.- Y para la defensa jurídica de los intereses de los Ayuntamientos y personas adheridos a la citada *Plataforma Autovía Albacete-Cuenca por La Manchuela Oriental y la Serranía Baja*, y a la vista de los antecedentes expuestos, es que se me formula la siguiente

II.- CONSULTA

Acerca de la idoneidad de los datos contemplados en el análisis territorial realizado, que figura en el expediente; asimismo sobre la correspondencia de las respuestas recibidas de parte de la Consejería de Medio Ambiente a las sugerencias y alegaciones planteadas en su día por los Ayuntamientos de Iniesta y de Villamalea, y sobre los comentarios del equipo redactor a las mismas alegaciones y sugerencias en relación con la Evaluación Ambiental, que han resultado determinantes de sus conclusiones y de las nuevas propuestas presentadas para desarrollar el proyecto de construcción de la autovía Albacete-Cuenca.

Y aceptando el encargo recibido emito el siguiente

III.- INFORME.

1. Consideraciones generales previas.

PRIMERA. La decisión de construir la autovía de Albacete-Cuenca está relacionada con los acuerdos contenidos en el documento estratégico regional denominado “*Pacto por el Desarrollo y la competitividad de Castilla-La Mancha*”, conformado como un plan de acción para el periodo 2005-2020. Entre otras formulaciones en él se señala en relación con las carreteras que “una de las potencialidades de la región es su posición geoestratégica”, que tales infraestructuras son un elemento fundamental de la competitividad regional y que se debe conseguir la “integración completa de la región en las redes nacionales e internacionales”, además de favorecer la mayor integración y equilibrio territorial dentro de la región. Entre las propuestas que desarrollan las estrategias del Pacto se propone el desarrollo de las vías de alta capacidad con un *programa de autovías* que permita promover la comunicación intra e interregional por autovía, dotando de *conexiones entre todas las capitales de provincia* de Castilla-La Mancha y buscando

la colaboración y planificación con las Comunidades colindantes y la Administración Central.

SEGUNDA. La decisión de construir la autovía de Albacete-Cuenca está relacionada asimismo con los acuerdos contenidos en el documento denominado “*Estrategia regional de desarrollo sostenible de Castilla-La Mancha*” en el que se establecen los principios y líneas de actuación dirigidos a lograr este objetivo. En cuanto a la acciones sectoriales relativas a *Estructura urbana y territorial*, en el apartado de *Ordenación del Territorio* señala que “*para lograr un uso racional y sostenible del suelo, es necesario determinar la correcta ubicación de las actividades económicas, equipamientos e infraestructuras...*”; y en el apartado de *Infraestructuras de comunicación y transporte* se destaca la influencia que tienen tales infraestructuras sobre la distribución de las actividades económicas y la población. Se cita a estos efectos el *Programa Regional de Autovías* (cuyo objetivo es que todas las ciudades estén comunicadas por autovía) y el acuerdo alcanzado con el *Ministerio de Fomento* para la ejecución de infraestructuras de transporte contempladas en el PEIT. Entre las actuaciones previstas en este acuerdo se encuentra la construcción de una autovía entre Albacete y Cuenca, cuya titularidad pasaría a corresponder a la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

TERCERA: La decisión de construir una autovía entre Albacete y Cuenca se relaciona asimismo con los requerimientos de la Ordenación del Territorio en la región, debiendo ajustarse su planificación al *objetivo principal* (art 18.2 y 18.3 TRLOTAU y 9 RP) de los *Planes de Ordenación del Territorio* (POT), que no es otro que “*la organización racional y equilibrada del territorio (...) que procure la articulación, integración y cohesión de la Comunidad Autónoma tanto internamente como con el resto de España...*” Con este fin los *POT* deben definir un *modelo territorial* que en su caso deberá cumplir la función de “*determinar los objetivos de carácter territorial y los criterios de compatibilidad espacial que deben cumplir las actuaciones sectoriales de las diferentes Administraciones Públicas y, en especial, del sistema de comunicaciones y transportes (...) de carácter supramunicipal*”.

CUARTA. En la actualidad se encuentra en fase de estudio el expediente OT-CA-06-401, adjudicado a la empresa UTE Compañía Planificadora, S.L., que corresponde al POT denominado “*Estrategia Territorial de Castilla-La Mancha*”, de cuyos trabajos debe concretarse el diseño del modelo territorial de Castilla-La Mancha; un modelo que

tendrá que asumir las determinaciones de los documentos regionales citados en los párrafos PRIMERO y SEGUNDO anteriores, que enfatizan: a) las ventajas de la posición geoestratégica de la Comunidad Autónoma en el contexto nacional, y b) la voluntad de avanzar en la integración completa de la red viaria de la región en las redes nacionales e internacionales. Se trata de unas determinaciones que el proyecto de construcción de la autovía entre Albacete y Cuenca no puede ignorar por cuanto su construcción ha de constituir a corto plazo un fuerte condicionante del sentido del desarrollo territorial de la zona oriental de la región.

2. Metodología del análisis.

2.1. Se ha efectuado una revisión de la documentación contenida en los distintos volúmenes del *Estudio Informativo y Evaluación de Impacto Ambiental* hecho público por Resolución de la Dirección General de Carreteras de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha de 24.10.2007, y de sus conclusiones y propuestas.

2.2. Se ha efectuado una nueva observación directa sobre el terreno, con la ayuda de la información incluida en la documentación hecha pública, de las alternativas del corredor propuesto en el Estudio Informativo, por Motilla del Palancar y, del propuesto por EURGEOT, por Minglanilla, con objeto de constatar el grado de pertinencia de las contestaciones y comentarios a las alegaciones de los Ayuntamientos de Iniesta y de Villamalea, en relación con la fundamentación de tales respuestas a la Memoria Resumen.

2.3. Se ha establecido una matriz de correspondencias entre los datos aportados en los análisis sectoriales contenidos en el documento "*Estudio Informativo y Evaluación de Impacto Ambiental*" y los repertorios documentales y cartográficos regionales, nacionales y europeos, bases de datos alfanuméricas y recursos bibliográficos, ortofotos y cartográficos generales y temáticos, disponibles en el Laboratorio de Cartografía de la Facultad de Humanidades de Albacete de la UCLM sobre el área comprendida entre las ciudades de Albacete y Cuenca (en la dirección norte-sur), y entre las poblaciones de La Almarcha y Minglanilla (en la dirección este-oeste).

3. Aplicación a la pregunta planteada.

Del análisis de la información obtenida y de la aplicación de la metodología expuesta se desprende:

3.1. Sobre la idoneidad de los datos considerados en el estudio sobre tráfico y sobre sus conclusiones (Tomo III. Anejo a la memoria N° 4. Tráfico. 2. *Encuadre territorial. Delimitación del área de estudio*; pág. 5).

3.1.1. Se coincide con muchas de las apreciaciones del estudio; particularmente en su valoración de que *“la autovía Albacete-Cuenca surge como un elemento vertebrador del territorio oriental de las provincias de Cuenca y Albacete”*, y de que *“El tráfico de la actual carretera N-320 es de carácter fundamentalmente local (un 65 % aproximadamente) y en menor medida de carácter comarcal (27 % aproximadamente), mientras que el tráfico entre las ciudades de Cuenca y Albacete o más distantes apenas supone un 8 % del total”*. Este último flujo, además, entrará en competencia con un nuevo medio rápido de transporte entre ambas ciudades, con la puesta en funcionamiento de la línea de AVE entre Albacete y Cuenca. Esta situación recomienda el estudio de los corredores que permitan incrementar el tráfico que circulará en el futuro por la Autovía Albacete-Cuenca procedente desde el exterior de la región (pasando por Cuenca y/o por Albacete), situación factible si se utiliza un trazado diferente al que ha sido propuesto, centrado en Motilla del Palancar.

3.1.2. También se coincide con la apreciación del Estudio Informativo de que en el futuro *“la autovía Cuenca-Albacete se reforzará con la Cuenca-Teruel y con la autovía Linares-Albacete (A32) creando un eje norte sur (Zaragoza, Teruel, Cuenca, Albacete, Linares) que se puede considerar en determinados casos como alternativo al que pasa por Madrid o por la costa mediterránea”*; es esta un oportunidad de interés estratégico para la competitividad y el desarrollo sostenible de la Comunidad Autónoma que debe orientar la elección de su trazado.

Es obvio que, como se señala en el estudio, es difícil valorar con precisión los efectos de un itinerario como este, de muy largo recorrido, por cuanto su funcionalidad depende de otras actuaciones en curso o previstas en los próximos años a nivel nacional e incluso europeo (vg., conexiones de las rutas transeuropeas de transporte con el Magreb y travesía de los Pirineos centrales por el Vignemale). Pero esa dificultad no invalida necesariamente su consideración en un análisis de prognosis de tráfico y de factibilidad de corredores alternativos desde la perspectiva de la Ordenación del Territorio regional. Que la casi totalidad del tráfico

del eje Albacete-Cuenca que pasa por Cuenca tenga como origen o destino Cuenca, y que el eje no constituya en la actualidad un eslabón significativo de un itinerario de largo recorrido más amplio, no debe conducir al abandono de las oportunidades que se abrirían a esta capital de posicionarse correctamente en la red viaria de autovías en el eje Zaragoza-Albacete y en el corredor Valencia-Madrid. Es sabido que, en este último caso, la construcción del viaducto de Contreras en la A3 ha producido un cambio trascendental en las relaciones interurbanas tradicionales de La Manchuela y de toda la mitad meridional de Castilla-La Mancha (vg., el nuevo trazado de la autovía Extremadura-Comunidad Valenciana, creándose un corredor alternativo al del secular itinerario Requena-Albacete-Manzanares).

3.1.3. En cuanto a la afirmación de que en la relación de Cuenca con la Comunidad Valenciana, el tráfico actual discurre en su totalidad por la N-320 hasta enlazar con la A3, se considera inexacta. Los estudios de campo consultados indican que en una proporción elevadísima el tráfico procedente de Cuenca con destino a Valencia no accede a la A3 en Motilla del Palancar, sino en Minglanilla, utilizando a este objeto la carretera CM-211, desde Almodóvar del Pinar. (Veáanse los aforos de las estaciones CU-54, CU-18b, en la CM-211; y la supuesta incoherencia de que las mediciones de IMD en la N-320 proporcionen en Almodóvar unas intensidades mayores que las de aforos registrados en los accesos a Motilla del Palancar). Por tanto para que la nueva autovía pueda dar respuesta eficiente a esta situación real, es necesario utilizar el nodo Graja de Iniesta-Minglanilla en el tramo entre Almodóvar del Pinar y la A3, es decir, la propuesta que constituye la alegación del Ayuntamiento de Villamalea.

3.1.4. Para la relación de Cuenca en dirección a Madrid se señala en el Estudio Informativo que la futura autovía, en el caso de seguir el eje de la N-320, no constituye una alternativa a la N-400 hacia Tarancón y Madrid, por lo que ningún tráfico en esta dirección será captado por la nueva infraestructura. Sin embargo, el desdoblamiento de la carretera CM-211 de Minglanilla a Almodóvar del Pinar para su conversión en segmento de la autovía Albacete-Cuenca (como se sugiere en la propuesta de EURGEOT/UCLM y en la alegación del Ayuntamiento de Villamalea), y su continuación por el corredor de la N.320 hasta Cuenca, se convertiría en una alternativa de interés regional (incrementa la accesibilidad a Cuenca para el tráfico de Madrid a Valencia y viceversa) y nacional (constituye un itinerario alternativo, en el tramo Tarancón-Minglanilla, de la periódicamente congestionada A3).

3.1.5. Finalmente, en la relación de Cuenca y Albacete, se indica acertadamente en el Estudio Informativo que el tráfico entre ambas

capitales es poco significativo. Por añadidura, esta intensidad de tráfico es razonable esperar que se debilitará aún más cuando se ponga en funcionamiento la conexión ferroviaria por Alta Velocidad entre ambas capitales. Sin embargo, para hacer frente a esta amenaza, la eficiencia de la autovía Albacete-Cuenca también se podría incrementar sustancialmente, en el tramo comprendido entre su enlace con la A3 y Albacete, si este enlace se produce en las inmediaciones de Minglanilla. Esta población tiene las mayores potencialidades para constituirse en la conexión más favorable para facilitar la deriva del tráfico que circula entre Valencia y Andalucía oriental por la autovía Extremadura-Comunidad Valenciana. (Véanse los aforos de las estaciones CU-73 y CU-73b), que pasaría en un alto porcentaje a incorporarse a la autovía trazada por el corredor estudiado por el grupo EURGEOT/UCLM, y propuesto en la alegación del Ayuntamiento de Villamalea.

3.2. Sobre la justificación de la elección del corredor de la Memoria Resumen y de las dos alternativas citadas en la alegación del Ayuntamiento de Iniesta.

3.2.1. En el Estudio Informativo se hace constar que se planteó desde el principio un único corredor de Cuenca a Albacete con bifurcaciones en distintos puntos (Tomo IV. Anejos a la Memoria N° 6: Definición de las Opciones Estudiadas. 1. Introducción). En los mismos términos se expresó la Dirección General del Medio Natural el 12.12.2006, en su comunicación interior dirigida a la *Dirección General de Evaluación Ambiental*; entre sus consideraciones sobre la solicitud de inicio del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental de la autovía se señala expresamente que en el estudio “se plantea un único corredor desde Cuenca hasta Albacete, existiendo alternativas de trazado en distintos puntos” (pág 224). Por su parte, la Consejería de Obras Públicas resolvió encargar el Estudio Informativo de la Autovía Albacete-Cuenca por un único itinerario, centrado en Motilla del Palancar, sin que conste la justificación de esta determinación y de la consecuente exclusión de las restantes opciones posibles.

En cuanto a este corredor centrado en Motilla del Palancar, la Dirección General del Medio Natural advertía, como se ha citado en el punto I.7 anterior, que el proyecto debería estar ligado con un Plan de Ordenación Territorial supramunicipal dado que es previsible un crecimiento urbanístico de los municipios afectados, y asimismo que en este corredor Albacete-Motilla de Palancar-Cuenca, se dice textualmente, “el proyecto causará afecciones a numerosos hábitat y especies protegidos por las Directivas Hábitat y Aves, algunos de ellos de carácter

prioritario, así como también a numerosas especies y hábitat protegidos por las normativas nacional y autonómica. Por lo tanto, el promotor deberá llevar a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias convenientes con el objetivo de reducir la afección sobre los recursos naturales” (pág 230). Se trata de un condicionante fuertemente restrictivo que afecta a cualquier variante de cualquier corredor que se considere en el trazado de la futura autovía Albacete-Cuenca, para el segmento Cuenca-Almodóvar del Pinar.

3.2.2. Se expone también en el Estudio Informativo de octubre de 2007 (Tomo IV. Anejos a la Memoria N° 6: Definición de las Opciones Estudiadas) que el equipo redactor consideró nuevas bifurcaciones en el corredor planteado, debido a las contestaciones a la Memoria Resumen de la fase A por parte de la Consejería de Medio Ambiente, con objeto de dar mayor aprovechamiento a las infraestructuras existentes (futura autovía Cuenca-Teruel) y una mayor concentración de las mismas aprovechando corredores existentes, afirmando finalmente que las alternativas planteadas *“constituyen la mejor opción posible dentro del corredor propuesto”*. Se tiene en cuenta así, en cierto modo, la recomendación de EURGEOT de explorar enlaces de la Autovía Albacete-Cuenca con la Autovía Cuenca-Teruel, y se deja abierta la posibilidad de que se puedan estudiar otras alternativas para seleccionar la mejor opción posible *fuera del corredor propuesto*, es decir, en otro u otros corredores igualmente factibles.

3.2.3. El Ayuntamiento de Iniesta encargó a EURGEOT/UCLM el desarrollo de un análisis de estrategias y su presentación a debate, ante los actores políticos y económicos de la comarca, sobre la situación de las infraestructuras de la red viaria de La Manchuela Oriental y sus oportunidades en relación con el proyecto autonómico de autovía entre Albacete y Cuenca. Este análisis se desarrolló en el seminario celebrado en Iniesta (Cuenca) el 16.12.2006, poniendo en consideración dos propuestas: la presentada a la Consejería de Obras Públicas por el grupo EURGEOT/UCLM de la Facultad de Humanidades de Albacete, y la contenida en el estudio realizado a petición del Ayuntamiento de Iniesta por el profesor conquense Dr. Francisco García Clemente. La memoria resumen descriptiva de su desarrollo y el detalle de sus conclusiones se puede consultar en www.uclm.es/ab/humanidades/iberoamericanos.asp

3.3. Sobre la correspondencia de las respuestas recibidas de parte de la Consejería de Medio Ambiente a las sugerencias y alegaciones planteadas en su día por los Ayuntamientos de Iniesta y de Villamalea.

Se han detectado sustanciales errores en las respuestas de la Dirección General de Evaluación Ambiental al interpretar el sentido de las alegaciones de los Ayuntamientos de Iniesta y Villamalea, restricciones carentes de motivación para el uso de itinerarios factibles, y una inapropiada asignación extensiva de afecciones a las propuestas de estos municipios. (Ver Apéndice 1. Respuestas a la Memoria Resumen, Tomo V. Documento nº 3. Estudio de Impacto Ambiental).

3.3.1. La Dirección General de Evaluación Ambiental transmite las siguientes sugerencias, para que sean tenidas en cuenta al realizar el Estudio de Impacto Ambiental: 1) *Máximo aprovechamiento de las infraestructuras existentes recomendando el desdoblamiento calzadas existentes*. Con este objeto se citan expresamente las carreteras N-420, N-320 y N-322 para el diseño de las alternativas, pero se omiten sin justificación las restantes vías que propician otras posibilidades (vg.: la CM-211; la carretera de enlace de la N-320 a Arguisuelas y Carboneras de Guadazaón; la carretera de Graja de Iniesta a Madrigueras/Mahora; etc.). 2) *Máxima concentración de las infraestructuras para minimizar afecciones sobre el medio natural*, por lo que se deberá emplear o aprovechar los corredores creados por las carreteras citadas (pero no se justifica la razón de la preferencia de éstas sobre las otras posibilidades existentes). 3) Se sugiere además la inclusión de nuevos corredores (asignando tal denominación a las simples alternativas vinculadas al eje Cuenca-Motilla del Palancar-Albacete de la Memoria Resumen), indicando que se han de plantear alternativas técnicamente viables que se puedan desarrollar en torno a este trazado (pero no a través de otros itinerarios posibles) de forma que del Estudio de Alternativas se desprenda la solución ambientalmente más favorable para este único corredor.

3.3.2. En un nuevo epígrafe acusa recibo desde la Dirección General del Medio Natural de los documentos incluidos en el informe recibido del Ayuntamiento de Iniesta (que como se dijo en el punto 5 del apartado “Antecedentes y otros comentarios” de este informe, contiene dos propuestas independientes), atribuyendo erróneamente a la Facultad de Humanidades de la UCLM, el itinerario descrito en el estudio del Dr. García Clemente como alternativa. Se resalta que siguiendo el corredor propuesto por este último “*se deja de aprovechar un corredor antropizado ya existente, el correspondiente a la N-320, especialmente en el tramo Cuenca-Motilla del Palancar y, como consecuencia, se incrementan los efectos debidos a la fragmentación y a la ocupación del territorio*”.

3.3.3. A mayor abundamiento se señalan las afecciones principales del nuevo corredor propuesto (se refiere una vez más al

estudio del Dr. García Clemente) ya que no había sido objeto de análisis en los informes sobre la Memoria Resumen. Enumera seguidamente hasta nueve afecciones; ocho de ellas son atribuibles únicamente al tramo de Cuenca a Almodóvar del Pinar, aunque se presentan de manera indeterminada para todo el corredor. En cuanto al segmento Almodóvar del Pinar-Minglanilla, es precisamente uno de los objetos de la alegación del primero de estos municipios, en la que se recomienda expresamente utilizar la carretera autonómica de Almodóvar a Minglanilla por cuanto “la zona de afección al monte está actualmente rozada y aclarada de pinos y vegetación”.

Se puede constatar que ninguna de las ocho afecciones enumeradas se inscribe en el tramo comprendido entre esta última población citada y Albacete, ni en la proposición del Dr. García Clemente, ni en el estudio de EURGEOT al que se dejó sin contestación. Las únicas afecciones que son citadas, relativas al último tramo (Minglanilla-Albacete), se ocupan de los ríos Valdemembra y Júcar. En ella se advierte que *“En la ribera del río Júcar hay presencia de galerías fluviales arbóreas y arbustivas, sobre todo alamedas blancas consideradas hábitat de protección especial al estar incluidas en el Anejo 1 de la Ley 9/99 de Conservación de la Naturaleza de Castilla-La Mancha; y asimismo cabe destacar en dicho río la presencia de poblaciones de colmilleja (catalogada como de “interés especial”)*. Es una afección que difícilmente puede invalidar la propuesta alternativa de EURGEOT por cuanto en ella se coincide plenamente con la solución recomendada por el equipo redactor del estudio de Impacto Ambiental para ese segmento de la autovía.

3.4. Sobre los comentarios del equipo redactor a alegaciones y sugerencias en relación con la Evaluación Ambiental, que han resultado determinantes de sus conclusiones y de las nuevas propuestas presentadas para desarrollar el proyecto de construcción de la autovía Albacete-Cuenca.

En el *Apéndice 2. Informe de contestaciones a las respuestas a la Memoria Resumen*, se analizan por parte del *equipo redactor* las respuestas recibidas a la Memoria Resumen, se sintetiza el contenido relevante de las mismas mediante un *resumen* y se formula un *comentario* sobre aquellos aspectos de inferencia más notable en el planteamiento y desarrollo del estudio informativo.

3.4.1. El Apartado 1., comprende el informe a las contestaciones de Organismos Públicos Estatales y Autonómicos, y en primer lugar se

considera el escrito de la Dirección General de Evaluación Ambiental. En el *Resumen de la respuesta* se asume la sugerencia de inclusión de nuevos corredores y entre ellos, en el apartado c), el propuesto por el Ayuntamiento de Iniesta. Subraya que el corredor planteado en el estudio (se refiere al trabajo del Dr. García Clemente), confrontado con el de la N-320, “*abandona el corredor antropizado ya existente, incrementando los efectos ambientales debidos a la fragmentación y a la ocupación del territorio*”. Se enumeran las distintas afecciones de los nuevos corredores propuestos y para la alternativa de Iniesta la referencia de hasta nueve tipos de afecciones. Y en los *Comentarios*, se justifica que, en cuanto al corredor propuesto por el Ayuntamiento de Iniesta, “*se ha incluido una variación constituida por las alternativas F3-G2-H3, que discurre al este de los corredores planeados en la Memoria Resumen, entre Motilla del Palancar y Casas de Santa Cruz, equidistante de las poblaciones de Iniesta y Villanueva de la Jara.*” Y concluye sobre el mismo, en base a las afirmaciones de la Consejería de Medio Ambiente y para justificar la nueva variación del trazado incorporada en ese tramo, que “*Puesto que el estudio en que se ha basado el corredor propuesto no ha tenido en cuenta parámetro medioambiental alguno, las afecciones en este sentido superan con creces las producidas por los restantes corredores planteados, tal como el propio informe de la Dirección General de Evaluación Ambiental recoge, por lo que no se ha considerado dicho corredor en su trazado estricto. La versión modificada incluida en el estudio de impacto supone un equilibrio más apropiado entre la idoneidad geográfica planteada en el estudio y la preservación del medio natural y cultural*”.

3.4.2. En el apartado 2, se ocupa de las contestaciones procedentes de las Administraciones municipales (Ayuntamiento de Iniesta y Ayuntamiento de Villamalea).

3.4.2.1. El *Resumen de la Respuesta* al Ayuntamiento de Iniesta, entiende que éste presenta un estudio geográfico realizado por encargo a la UCLM (se refiere sólo al estudio realizado por el Dr. García Clemente y no formula ningún comentario sobre la propuesta de EURGEOT) del que se desprende un nuevo corredor de trazado basado en criterios orográficos, usos del suelo, articulación del territorio, paralelismo con otras vías y optimización de recursos, socioeconómicos, etc., que se describe en el informe. Y en sus *Comentarios*, el equipo redactor anuncia que “*ha incluido una variación de la propuesta constituida por las alternativas F3G2H3, que discurre al este de los corredores planteados en la Memoria Resumen, entre Motilla del Palancar y Villagarcía del Llano, a fin de proporcionar mayor conectividad a la zona de la Manchuela, tal como era objetivo del corredor propuesto*”,

reproduciendo a continuación las mismas consideraciones añadidas que aparecen en los párrafos anteriores sobre este punto.

3.4.2.2. Por otra parte, en el *Resumen de la Respuesta* al Ayuntamiento de Villamalea, asume que éste se adhiere al corredor propuesto por el Departamento de Geografía de la Universidad de Castilla-La Mancha, con el añadido de que el mismo se desprende del estudio encargado por el Ayuntamiento de Iniesta, una afirmación que es inexacta. Se confunde la propuesta de EURGEOT/UCLM, que constituye el fundamento de la alegación del Ayuntamiento de Villamalea, con la planteada por el Dr. García Clemente que está incluida en la alegación del Ayuntamiento de Iniesta. A continuación, en sus *Comentarios*, reproduce los argumentos expuestos con anterioridad en su propio comentario sobre la alegación del Ayuntamiento de Iniesta. Este último comentario no sólo no es pertinente, por cuanto se dijo en relación a los comentarios a las alegaciones del Ayuntamiento de Iniesta, sino que, además, no se corresponde con el contenido de la alegación del Ayuntamiento de Villamalea.

Es por todo ello por lo que a la vista de lo dicho se emite la siguiente

IV. CONCLUSIÓN

1. El Estudio Informativo y Evaluación de Impacto Ambiental de la Autovía Albacete-Motilla de Palancar-Cuenca, con las variantes presentadas en el mismo, constituye un sólo corredor, sin que conste la justificación de esta determinación ni tampoco las razones de la consecuente exclusión de las restantes opciones posibles.

2. Las contestaciones de la Consejería de Medio Ambiente a las propuestas de los Ayuntamientos de Iniesta y de Villamalea no se corresponden con los contenidos de éstas. Se atribuye a la Facultad de Humanidades de Albacete de la Universidad de Castilla-La Mancha las sugerencias planteadas en el estudio realizado por el Dr. García Clemente, de Cuenca, y no se da respuesta alguna a la proposición procedente de la citada Facultad, que fue desarrollada por el grupo de investigación EURGEOT y debatida en el Seminario de Iniesta.

3. Los estudios de tráfico contienen determinadas apreciaciones que son discutibles. La autovía Albacete-Cuenca sí puede jugar un papel importante en las relaciones a escala nacional, es decir, de Cuenca con Valencia y con Madrid, siempre que su enlace con la A3 se efectúe en el

entorno de Minglanilla y se considere la función de la CM-211 a estos efectos, como sucede en la actualidad. El enlace en ese punto incrementa también la funcionalidad de la autovía Linares-Albacete y su continuación hacia Valencia a través del importantísimo corredor nacional que circula por el viaducto de Contreras.

4. La puesta en funcionamiento de la conexión ferroviaria entre Albacete y Cuenca producirá un descenso en la intensidad del tráfico que circule en el futuro por la N-320, con origen/destino en estas capitales o procedente de su entorno cercano (hasta la isocrona de 20 minutos); en consecuencia, una autovía centrada prioritariamente sobre el corredor de la N-320, que dará servicio mayoritario a las necesidades del tráfico local y comarcal que en él se genera, es razonable concluir que tendría una reducida funcionalidad a escala regional.

5. La propuesta desarrollada en el Seminario de Iniesta, el corredor de Graja de Iniesta/Minglanilla, se acomoda mejor con los principios del Pacto por el Desarrollo y la Competitividad de Castilla-La Mancha, por cuanto pone en valor expresamente una de las potencialidades de la región, su posición geoestratégica, y promueve una eficiente integración de la región en las redes nacionales e internacionales de autovías (Aragón, Comunidad Valenciana, Andalucía Oriental y Madrid, sin olvidar la necesidad de favorecer la mayor integración de las áreas más desfavorecidas de La Manchuela y, de este modo, contribuir al equilibrio territorial dentro de la región.

6. Por añadidura, la propuesta de trazado alternativo para la Autovía Albacete Cuenca debatida en el Seminario de Iniesta se puede considerar más ventajosa ambientalmente que la contemplada en el Estudio Informativo encargado por la Consejería de Obras Públicas. El tramo Albacete- Graja de Iniesta/Minglanilla-Campillo de Altobuey, transcurre por un espacio aún más intensamente antropizado y permite en mayor medida el desdoblamiento de las carreteras en uso en todo su recorrido; y en el tramo siguiente, de Almodóvar del Pinar a Cuenca, coincide plenamente con las propuestas seleccionadas en el Estudio de Impacto Ambiental como más recomendables y factibles.

7. En cualquier caso, para este último tramo, de Almodóvar a Cuenca, por parte del equipo redactor se debería estudiar, para la conexión asumida con la Autovía de Cuenca a Teruel, la factibilidad ambiental de una nueva variante que transcurra por las carreteras actuales que van desde la N-320 a Arguisuelas y Carboneras de Guadazaón.

Considerada desde la perspectiva de la Ordenación del Territorio es una variante mucho más ventajosa para favorecer la funcionalidad del eje norte-sur interterritorial (Comunidad Castilla-La Mancha y Comunidad de Aragón) y daría servicio a más población de la provincia de Cuenca. Cumple la condición de apoyarse en el desdoblamiento de itinerarios en uso, y se le puede aplicar las mismas consideraciones citadas por la Dirección General del Medio Natural al estudio del corredor Cuenca-Motilla del Palancar de la Memoria Resumen.

8. Por último, no se ha dado respuesta alguna a la propuesta del grupo de investigación EURGEOT de la Facultad de Humanidades de Albacete enviada a la Consejería de Obras Públicas, recogida en la alegación del Ayuntamiento de Iniesta, y asumida como propia por el Ayuntamiento de Villamalea. Esta propuesta distingue dos segmentos – de Albacete a Campillo de Altobuey, y desde esta población a Cuenca– que requieren un tratamiento diferenciado en cuanto a su incidencia medioambiental: *“Se propone un corredor sur-norte libre de afecciones ambientales que desde Albacete va hacia Mahora, siguiendo en esa misma dirección hasta la A-3, para enlazar con esta autovía en las inmediaciones de Iniesta/Minglanilla. Desde allí, se propone su continuación con un rumbo nor-noroeste, por Puebla del Salvador y Campillo del Altobuey, y seguidamente, a través de las vías naturales que menor afección ambiental originen, orientarse en la dirección de Fuentes/Carboneras de Guadazaón, para conectar en un punto de este segmento de la proyectada autovía A-40 que unirá la ciudad de Cuenca con Teruel. Sirviéndose del trazado de esta última autovía, libre de nuevas afecciones ambientales, la nueva autovía llegaría a Cuenca, que es el destino definitivo del proyecto impulsado por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, enlazando con una vía de gran funcionalidad las dos capitales de provincia de esta zona oriental de la región.”*

Este es mi INFORME final sobre la consulta que se me ha formulado y que, como es habitual, someto a otro mejor fundado en el ámbito disciplinar de la Geografía y Ordenación del Territorio.

En Albacete, a diez de diciembre de dos mil siete

SR. PRESIDENTE DE LA PLATAFORMA AUTOVÍA
ALBACETE-CUENCA POR LA MANCHUELA ORIENTAL Y LA
SERRANÍA BAJA.- INIESTA (CUENCA).