



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

ACTA DE LA SESIÓN CELEBRADA POR EL PLENO DEL AYUNTAMIENTO, CON CARÁCTER EXTRAORDINARIO EN PRIMERA CONVOCATORIA EL DÍA 16 DE OCTUBRE DE 2002.

ASISTENTES

D.Vicente Rodes Amorós	Alcalde
D ^a M ^a Carmen Martínez Clemor	Concejal
D.Pablo Castelo Pardo	Concejal
D ^a Celia Lledó Rico	Concejal
D.Antonio Martínez Vicente	Concejal
D.Juan Palao Menor	Concejal
D.Lorenzo Pérez Olivares	Concejal
D.Manuel Carrascosa Pérez	Concejal
D.Francisco Mas Esteban	Concejal
D.Jesús Santamaría Sempere	Concejal
D ^a Vicenta Tortosa Urrea	Concejal
D.José Puche Serrano	Concejal
D.Vicente Blanes Torreblanca	Concejal
D.Antonio Pastor López	Concejal
D.José Martínez Ortega	Concejal
D.Juan José Torres Crespo	Concejal
D ^a Inmaculada Brotons Richart	Concejal
D.Antonio Garcia Agredas	Concejal
D ^a Nuria Aparicio Galbis	Interventora de Fondos
D ^a Amparo Macián García	Secretario General

NO ASISTEN

D.Miguel Ortuño Ortuño	Concejal
------------------------	----------

EXCUSAN SU ASISTENCIA

D ^a Rosalía M ^a de la Peña Alonso Puig	Concejal
--	----------

En la ciudad de Villena, y siendo las **13:00** del día **16 de octubre de 2002** se reúnen en el Salón de Actos de la Policía Local, los miembros anteriormente expresados, todos ellos componentes del Ayuntamiento Pleno, al objeto de celebrar sesión de acuerdo al orden del día previamente circulado.

De orden de la Presidencia, se dio por comenzada la sesión.



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

1.- PUNTO ÚNICO.- Alegaciones al estudio informativo de la Autovía de conexión de la N-330 con la Autovía central Sax-Castalla del Ministerio de Fomento.

5000_1_1

Se da cuenta del escrito de alegaciones formuladas por este Ayuntamiento, al Estudio Informativo EI.4-A.15 “Autopista de Circunvalación de Alicante y Autovía de conexión de la N-330 (Caudete) con la Autovía Central (Sax-Castalla)”, que incluye el Estudio de Impacto Ambiental y que promovido por el Ministerio de Fomento afecta a este término municipal, que, a continuación, se transcriben:

"ANTECEDENTES: La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento ha aprobado provisionalmente el Estudio Informativo de clave EI-4-A-15, referente a la Autopista de Circunvalación de Alicante y a la construcción de una Autovía que una la N-330, a la altura de Caudete, con la Autovía Central, a la altura de Sax, procediendo a la exposición al público del mismo y solicitando de los distintos Ayuntamientos afectados la emisión del informe a que se refiere el artículo 33 del Reglamento General de Carreteras. De igual modo, esta fase de información pública se practica también a los efectos de la Evaluación de Impacto Ambiental del referido Estudio, al que se incorpora el correspondiente Estudio Ambiental.

Estas alegaciones tienen, por tanto, el objetivo de emitir el informe municipal a que se hace referencia, y encauzar la opinión municipal acerca del indicado Estudio de Impacto Ambiental.

Debe tenerse en cuenta que el estudio trae causa del interés del Ministerio de Fomento de lograr una nueva infraestructura viaria de conexión entre Villena y Alicante que permita mejorar las condiciones actuales del tráfico rodado. En su momento, y en la Fase A de este Estudio Informativo, se planteaba la construcción de una Autopista de peaje entre Villena y Alicante, ahora rechazada por los motivos expresados en el apartado 3 del Estudio, páginas 8 y 9 del mismo. Llegada esta conclusión, se inclina ahora la propuesta presentada para la construcción de una Autovía –sin peaje- que tendrá su punto de arranque en la confluencia de la N-344 y la N-330, en el límite entre los términos de Caudete y Villena. De los dos posibles corredores que podrán dar cauce a este planteamiento, el Estudio rechaza aquel que supondría una conexión directa con la Autovía Central atravesando los términos de Villena, Cañada, Biar y Castalla,

Página: 667



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

por su elevado coste e impacto ambiental negativo, y se pronuncia por aceptar aquel corredor que denomina Alternativa 2, que atraviesa los términos municipales de Caudete, Villena y Sax, en razón a su menor coste, mejor trazado y menores afecciones ambientales, además de otras consideraciones de carácter técnico (Apartado 8 y 9 del Estudio, páginas 51 y ss).

Acercas de estas conclusiones del Estudio, desde el Ayuntamiento de Villena, pueden hacerse las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA: Existe un factor de indudable trascendencia que no parece que esté debidamente considerado en el Estudio Informativo. Nos referimos a la incidencia territorial y urbanística de las previsiones del propio Ministerio de Fomento para la construcción de una línea de ferrocarril de Alta Velocidad Madrid-Alicante-Elche, que afecta también al término municipal de Villena. En el Estudio se hace referencia a esta circunstancia en el apartado preliminar del mismo, página 4, estableciéndolo como un condicionante. Sin embargo, a la hora de establecer el análisis de las distintas alternativas en estudio y ponderar las ventajas e inconvenientes de la finalmente propuesta, no aparece referencia alguna a este aspecto, pese a la cercanía de ambos trazados. En este sentido el Estudio adolece de falta de rigor en sus propuestas, siendo éste un factor que de manera expresa debe incorporarse a sus conclusiones, condicionando las mismas, como seguidamente se expondrá.

SEGUNDA: El término municipal de Villena constituye el paso natural y más accesible desde la meseta manchega al mediterráneo alicantino. La historia de los asentamientos humanos en nuestra comarca y el fluir de las vías de comunicación en la misma, así lo atestiguan. El paso ha sido utilizado por las grandes vías de comunicación existentes, carretera y ferrocarril, que surcan el término en toda su longitud, produciendo una fractura en el mismo y el consecuente efecto barrera que debe ser sorteado por pasos y caminos de servicio.

La alternativa seleccionada en el Estudio Informativo propone simplemente continuar aprovechando esta magnífica situación geográfica, incidiendo más en el corredor que viene siendo utilizado. De este modo se rechaza el “Corredor 1, Alternativas 1 y 1B”, que supondría la nueva opción de atravesar la Sierra de la Villa para dirigirse a Biar y Castalla; la orografía del terreno, que en otros tiempos ya rechazó este paso para soluciones generales, continúa provocando su rechazo: mayores estructuras de paso (puentes o



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

túneles), mayor coste..... Seguimos yendo a lo ya conocido.

El propio Ministerio de Fomento tiene en estos momentos en fase de definición el trazado de una línea de ferrocarril de alta velocidad que afecta al término municipal de Villena. Sustanciado en su día el correspondiente Estudio Informativo, el mismo planteaba utilizar, una vez más, el corredor natural existente, atravesando el término de Villena prácticamente de norte a sur, al oeste del casco urbano y del trazado actual de ferrocarril y CN-330. Presentadas alegaciones en su día por éste y otros Ayuntamientos, así como por otros organismos particulares, se ignora a estas fechas la resolución definitiva al respecto por parte del Ministerio de Fomento, situación que condiciona en extremo cualquier toma de postura que deba adoptarse.

Un pronunciamiento municipal sobre la propuesta de nueva Autovía es en estos momentos considerablemente dificultoso, por cuanto es indudable que para que pudiera darse el mismo debería conocerse con precisión la posición ministerial con respecto a la L.A.V. permitiendo así establecer las interferencias y relaciones con la nueva Autovía y, en consecuencia, llegar a unas determinadas conclusiones. Faltando este presupuesto esencial, no puede reclamarse del municipio un pronunciamiento fundado y consecuente. Ésta es, pues, la primera conclusión a la que puede llegarse y que se eleva como alegación a la propuesta presentada, la necesidad de conocer previamente la verdadera incidencia de la L.A.V. sobre la autovía ahora propuesta. Establecida la propuesta ferroviaria del Ministerio de Fomento, será posible recabar del municipio su opinión e informe sobre la Autovía de conexión que ahora se presenta.

TERCERA: Establecido lo anterior con carácter principal, y bajo la hipótesis de que por el Ministerio se mantuviera el trazado ferroviario de alta velocidad en los mismos términos planteados en el Estudio Informativo sometido a información pública e informe municipal en su día, podrá continuarse con el análisis de la incidencia de la nueva autovía en el término. Ahora bien, las conclusiones a las que podría llegarse estarán sometidas a una doble condición:

- No suponen, en modo alguno, una variación en el posicionamiento municipal frente a la línea ferroviaria, expresado en su día por acuerdo plenario de 19 de diciembre de 2001, y del que hasta la fecha no se ha obtenido respuesta alguna del Ministerio, ni conocida su opción definitiva para este tema. El planteamiento municipal al respecto no se verá afectado en ninguna medida por lo que a continuación se señale, y no supone



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

aceptación de la propuesta inicial del Ministerio de Fomento sobre la L.A.V.

- Se adoptan bajo la hipotética consideración de trazado de la línea ferroviaria en los términos expresados, por lo que sólo serán válidas para el supuesto de confirmarse definitivamente por el Ministerio esta toma de postura. No pueden leerse estas conclusiones, por tanto, desde otro punto de vista.

El Ayuntamiento de Villena no puede aceptar, bajo ningún concepto, una proliferación de infraestructuras de transporte surcando por doquier el término municipal, sin consideración de las unas con respecto a las otras. En la hipótesis que se plantea, y señalando sólo las trazas más relevantes, nos encontraríamos con la Autovía del Mediterráneo, la línea de ferrocarril convencional, la nueva línea de alta velocidad y la nueva propuesta de autovía. Todo ello en el estrecho marco del corredor natural de paso del término, en una longitud de unos 20 kilómetros. Estaríamos produciendo sucesivas fracturas del término, compartimentando éste en diversas porciones de territorio de difícil o imposible comunicación entre sí, produciendo un considerable impacto sobre la estructura territorial y urbanística del territorio municipal, que no puede ser aceptado.

Únicamente podría estimarse el planteamiento de la nueva Autovía, que utiliza un corredor similar al planteado por la L.A.V. al oeste del término municipal, para el supuesto de que los trazados de ambas infraestructuras se aproximaran el máximo posible, de manera que existiera un único impacto en el término, aunque de mayor anchura que si consideráramos aisladamente cada una de ellas. Partiendo ambas infraestructuras de la administración estatal y de igual departamento ministerial, debería adoptarse una solución conjunta para ambas, discurriendo paralela y muy próximamente, evitando así un doble y profundo impacto en el término. Lo que no resulta admisible desde la óptica municipal es que, utilizando un mismo paso, ambas discurran distanciadas entre sí unos cientos de metros, dejando amplias zonas del término entre ellas, que se convertiría en auténticas “tierras de nadie”, aisladas y de difícil comunicación. Además, el impacto territorial se multiplicaría considerablemente mucho más allá de la simple suma de las producidas individualmente por cada trazado separado.

No es posible, por tanto, analizar y considerar este Estudio Informativo, sino desde el supuesto de que su trazado se unirá al ferroviario de alta velocidad, minimizando así, en la mayor medida posible, el tremendo impacto que todas estas infraestructuras suponen para un término municipal, y que sólo pueden ser



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

asumidos desde la consideración del interés general al que pretenda servir.

CUARTA: Sea cual sea la solución que finalmente se adopte, y si se decidiera la construcción de la nueva autovía, es indudable que deben adoptarse todas las medidas necesarias para garantizar su máxima permeabilidad sin interrumpir o dejar sin conexión cuantas carreteras, caminos asfaltados, caminos rurales y demás vías que atravesase, y su mejor comunicación con el núcleo urbano de Villena. En este sentido, puede señalarse que el Estudio Informativo contempla un solo enlace, en el cruce con la Carretera de Yecla, solución que debe considerarse insuficiente. Deben preverse otros dos enlaces más, uno a la altura del cruce con la Carretera de Caudete, que permitirá dar servicio al nuevo polígono industrial que se espera implantar próximamente en aquella zona, para el que existe en trámite una modificación del P.G.O.U.; otro en el cruce con la Carretera de Pinoso. En la planimetría que se acompaña, se detalla el emplazamiento propuesto para estas conexiones.

QUINTA: Sin perjuicio de todo lo anterior, y con referencia al Estudio de Impacto Ambiental incorporado al Estudio Informativo, se manifiestan expresamente por este Ayuntamiento como alegaciones al mismo las conclusiones reflejadas en los informes emitidos por la Técnico de Medio Ambiente Municipal y por la Directora del Museo Arqueológico, centradas en las afecciones ambientales y patrimoniales del estudio, y que son las siguientes:

PRIMERA. Siendo la alternativa 2 la seleccionada en el Estudio de Impacto Ambiental para el tramo Caudete-Sax, respecto al capítulo de la identificación y valoración de impactos se manifiesta lo siguiente:

1. Relativo al impacto sobre las Áreas Protegidas, la Laguna y Saleros de Villena están incluidos como LIC en la Red Natura 2000 por ser un hábitat del Anexo I del RD 1193/1998, de 12 de junio. Si bien considera que son de importancia Muy Alta, establece que el riesgo de deterioro vendría asociado a la demanda de préstamos y a las escombreras, descartando entonces otros impactos.

2. No se ha evaluado el impacto sobre las relaciones ecológicas en zonas sensibles, (sobre la ecofuncionalidad) ya que la construcción de una infraestructura suele tener consecuencias en la interconexión de un espacio protegido y su entorno, a pesar de que la localización de la misma no coincida con la del espacio a proteger, derivando en un impacto sobre



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

el hábitat que habría que evaluar.

3. Relativo al impacto sobre el Patrimonio Geológico, habría que incluir los Cabezos y Cerros triásicos (zona oeste de Villena) como elementos geológicos, debido a su singularidad, su vinculación a las estepas halófilas y gipsícolas circundantes (incluidas en el Anexo I de la Directiva de Hábitats) y a sus características geoestructurales, por constituir las unidades más antiguas que se conocen en la comarca por su edad geológica. Así, se considerarían de importancia intrínseca Alta, por lo que, al ser directamente ocupados, el impacto ya no se estimaría de nivel Moderado, sino Muy Alto, de carácter permanente e irreversible.

4. Relativo al impacto sobre la vegetación, la actuación atraviesa una zona de yesos y arcillas con sales (zona oeste de Villena), ocasionando un contacto entre materiales de distinta composición; la consecuencia es una heterogeneidad de microambientes con especies que, pese a dar escasa cobertura al suelo, son muy importantes para la conservación del hábitat. Así se observan especies que son objeto prioritario de conservación (código Natura 2000, 1520*, de la Directiva 1997/62/CEE y RD 1193/1998): *Artemisia lucentica*, *Herniaria fruticosa*, *Gypsophila struthium* subsp. *struthium*, *Limonium supinum* y *Teucrium libanitis*, endemismos de la Comunidad Valenciana de área de distribución muy restringida como son las especies *Thymus piperella*, *Thymus moroderi*, *Limonium caesium*, así como las especies *Teucrium lepicephalum* y *Sideritis glauca* incluidas en el Anexo II de la Directiva de Hábitats. Por tanto, el impacto sobre la vegetación se estimaría de nivel Muy Alto de carácter irreversible e irrecuperable, por ser la mayoría especies muy sensibles y de muy difícil reintroducción.

5. Relativo a los impactos sobre la fauna, distinguimos varios hábitats distintos: Las estepas salinas y yesosas de la Laguna, Cabecicos y Saleros, que se caracterizan por poseer, como todas las zonas húmedas, una fauna específica asociada que incluyen especies protegidas de alto valor ecológico y que por tanto son indicadores del estado de conservación del medio. Las áreas de cultivo y matorral que todavía se mantienen constituyen agoecosistemas tradicionales que no se caracterizan precisamente por su importancia intrínseca Baja, como describe el proyecto. La heterogeneidad y variabilidad de ambientes y elementos los convierten en reservorio de alimento u otros recursos para numerosas especies, maximizando su biodiversidad; así, podemos encontrar especies como el tejón, el gato montés, el erizo europeo, la culebra de herradura, el



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

sapo corredor, la rana común, la liebre ibérica, la gineta, algunas de ellas incluidas en el Anexo II de la Directiva de Hábitats y que estarían consideradas como de Importancia intrínseca Muy Alta.

6. Relativo a los impactos sobre edificaciones existentes, la empresa pública VAERSA, S.A. está construyendo en el paraje Los Cabecicos, al noroeste de Villena, una planta de Tratamiento de Residuos Sólidos Urbanos y un Vertedero Controlado de Rechazos, que quedará a un máximo de 70 metros de la infraestructura proyectada. También en esta misma zona está la actual Planta de Tratamiento y Recuperación de Residuos, propiedad de la mercantil Reciclados y Servicios del Mediterráneo, S.L., que quedaría directamente afectada.

7. Relativo al impacto sobre el suelo y los usos productivos del mismo, conviene destacar la denominada Huerta, situada en un amplio valle formado por materiales de inundación depositados por el Río Vinalopó, proporcionando a la zona una elevada productividad agrícola que cuenta con protección especial agrológica y que estaría considerada como de importancia intrínseca Muy Alta; por tanto el impacto por cambio de uso (infraestructura), se estimaría de nivel Muy Alto y no Moderado, debido a su carácter permanente, irrecuperable e irreversible. Cabe mencionar su valor cultural dada la antigüedad de los primeros indicios de actividad agrícola.

8. Relativo al impacto paisajístico, en aplicación de los criterios establecidos en el estudio podríamos caracterizar los siguientes subambientes como: Llanuras de secano, de elevada visibilidad y de calidad paisajística Muy Alta, por la distribución en mosaico y presencia de contrastes. Agricultura de regadío tradicional e intensiva, como calidad Alta por su elevada visibilidad. Zonas húmedas Muy Alta, por su particularidad e importancia cultural. Y estepas yesosas como Muy Alta por su singularidad y rareza. El impacto sobre todas las unidades se estima como Moderado/Alto, al ocasionarse una fragmentación de las mismas.

9. Relativo al impacto sobre la dinámica del territorio, el proyecto estima que podría ser de signo positivo o negativo; sin embargo no se puede valorar este impacto ya que habría que incorporar un estudio de permeabilidad sobre el efecto barrera de la infraestructura.

10. Relativo al impacto sobre la hídrica superficial, la convergencia del Río Vinalopó y la Acequia del Rey tiene lugar en una cuenca semicerrada,



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

de carácter endorreico. La proximidad de la infraestructura en todo el recorrido por el que circula paralela estimaría el impacto como de nivel Alto debido al riesgo de variaciones en el régimen de caudales por distorsión en la circulación superficial, a consecuencia de su efecto barrera. Estas alteraciones en la hídrica superficial tienen consecuencias en la ecofuncionalidad de la Acequia del Rey y, por ende, en la zona húmeda asociada.

11. Relativo a los sistemas de desplazamientos locales, la existencia de una Ordenanza Municipal para la conservación, uso y disfrute de los caminos rurales obliga a calificarlos como de importancia intrínseca Media, por lo que el impacto sobre la trama rural se estimaría como muy Alto, debido al elevado número de caminos no restituidos.

SEGUNDA. Respecto al capítulo de comparación ambiental de alternativas, al tener en cuenta las observaciones anteriormente expresadas sobre las valoraciones de impactos, obligaría una revisión en la evaluación de la alternativa 2.

TERCERA. Respecto a las medidas correctoras de los impactos en el diseño del proyecto, se establece lo siguiente:

1. Relativo a la estabilización de taludes, las roturas de pendientes y los cortes en el modelado natural del terreno afectan negativamente al paisaje y a la dinámica ecológica, por lo que se deberán ajustar las superficies de los taludes a las pendientes y las formas del relieve particulares de cada zona. Especialmente, se realizarán formas suaves en estepas gipsícolas, por albergar comunidades vegetales muy sensibles a las variaciones en la escorrentía superficial y la erosión y faunísticas muy dependientes de la capacidad de refugio del microhábitat; así como facilitar su integración paisajística.

2. Respecto a los pasos de animales, desde el P.K. 9 hasta el límite del término se realizarán pasos de fauna cada 500 metros, motivado por atravesar las diferentes unidades geoambientales, cada una de ellas con una fauna asociada, y la funcionalidad de la Acequia del Rey.

3. Debido a la importancia de la actividad agrícola en la mayor parte del territorio afectado, se cumplirá lo establecido en la Ordenanza Municipal para la Protección de Caminos Rurales, restituyendo los caminos agrícolas objeto de la misma.



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

4. Relativo a la restitución de las Vías Pecuarias, se repondrán los pasos de dichas vías en cumplimiento de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, según la cual se debe garantizar el uso de la misma.

5. Todos los movimientos de tierras que afecten a suelos gipsícolas se retirarán selectivamente. Esto es, se separarán y apilarán las capas superficiales del suelo durante las obras con el fin de conservar los propágulos y facilitar la recolonización.

6. Relativo a las escombreras, únicamente se emplearán vertederos legalizados. En caso de pretender llevarlas a cabo, será de aplicación la Ley 10/2000 de Residuos, que recoge su definición como vertederos de residuos. Por tratarse de una eliminación de residuos, se someterá cada uno de los vertederos al procedimiento de Estimación de Impacto Ambiental, así como a 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. En cualquier caso, conviene poner en conocimiento del titular del proyecto que:

- a) La escombrera que se localiza colindante a la Carretera de Yecla, junto al embalse Los Cabezos, ocupa parcialmente un antiguo vertedero de escombros que actualmente está ya clausurado.
- b) La escombrera que se localiza en El Carrizal ocuparía terrenos recientemente puestos en cultivo.

7. Relativo al patrimonio arqueológico, se adjunta el correspondiente informe técnico.

Primero: estudiados los planos presentados por el promotor, donde se refleja el posible trazado, se comprueba que éste discurre por el centro del término municipal de Villena, lugar que estuvo ocupado en la antigüedad por un gran número de yacimientos arqueológicos. Estos asentamientos instalaron en torno a la Laguna de Villena, espacio húmedo que ocupaba aproximadamente el centro de esta llanura y que actualmente desagua la Acequia del Rey.

Las áreas de interés histórico-arqueológico afectadas por este nuevo planeamiento son:

LA MACOYA: Situada en la Acequia del Rey. Se accede desde la Puentecilla, cruce de la Acequia con la carretera Villena-Pinoso. Después del Puente la acequia se desvía al NO. Una nueva inflexión hacia el sur se produce después de



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

atravesar el camino de San Benito, siguiendo esta dirección. A un centenar de metros aparece el yacimiento.

Se realizó una cata en 1967 y prospecciones superficiales posteriormente, hasta la actualidad. Los materiales prehistóricos se recogen en ambas orillas de la Acequia, en los barros y cienos depositados a ambos lados del camino. Barros que se recogen cada diez años como limpieza de la acequia según unas ordenanzas de 1880. La porción occidental del yacimiento pertenece a la partida del Carrizal, es aquí donde han aparecido más materiales por ser la superficie del camino más rellenada y aplanada con las tierras extraídas al excavar el cauce de la acequia. La extensión del yacimiento abarca 1 ha aproximadamente.

Los materiales obtenidos pertenecen a la Edad del Cobre o Calcolítico, hace unos 5.000 años y se exhiben en el Museo Arqueológico Municipal.

LA TEJERA: Se ubica frente a la finca de la Tejera, en la bifurcación del camino de las Virtudes con la carretera del Puerto. Tras unas prospecciones arqueológicas superficiales J.M. Soler encontró materiales pertenecientes a Epoca ibérica Plena (siglo IV aC) y, otros trabajos posteriores localizaron en la misma zona el único yacimiento paleoandalusí conocido en Villena.

Al igual que el anterior, los materiales obtenidos en este yacimiento se pueden contemplar en el Museo de Villena.

LOS SALEROS: área explotada desde la antigüedad formada por una serie de edificaciones relacionadas con la producción de sal (Saleros de Fortuna, Casa Grande, Casas del Salero Viejo), que cuentan con la calificación de Protección Ambiental en el Catálogo de Elementos, Edificios y Conjuntos de Interés Histórico-Artístico del PGOU de Villena.

ROMERÍA AL SANTUARIO DE NUESTRA SEÑORA DE LAS VIRTUDES: según la Ley 4/1998 del patrimonio Cultural Valenciano se trata de bienes que integran el Patrimonio Intangible y, de la misma forma, deben ser protegidos. Varias veces al año, por distintos motivos, se llevan a cabo romerías al Santuario de Nuestra Señora de las Virtudes, situado a 7 kilómetros de Villena en dirección a Yecla. Generalmente la romería parte por la carretera de Yecla, para luego desviarse por la de Pinoso y desde ésta, acceder al denominado “Camino Viejo de la Virgen”.

Segundo: Los dos yacimientos arqueológicos descritos se encuentran relacionados en el Anexo 1 del PGOU de Villena y, a tenor de lo expuesto en la Ley 4/1998 del Patrimonio Cultural Valenciano deben ser considerados a la hora de establecer el trazado, que deberá evitarlos para preservar el valor histórico de cada uno de ellos.



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

Tercero: en cualquier caso será necesario un estudio previo en profundidad, elaborado por un arqueólogo, que se incluirá en el estudio de impacto ambiental. Dicho estudio deberá tener en cuenta la afección sobre cada uno de los yacimientos arqueológicos descritos. Asimismo se deberá contar con un seguimiento arqueológico durante el desarrollo de las obras, sea cual sea finalmente el trazado elegido.

Seguidamente, se da cuenta del dictamen emitido por la Comisión Informativa de Obras, Urbanismo y Servicios, en sesión celebrada el día 14 de octubre de 2002 que, transcrito literalmente, dice:

“Vista la petición del Ministerio de Fomento para que el Ayuntamiento emita informe acerca del Estudio Informativo EI.4-A-15, sobre construcción de una nueva autovía que afectaría al término municipal de Villena, que incorpora también el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

D.Pablo Castelo Pardo, señala, que se trataría ahora de decidir acerca de las alegaciones que desde el Ayuntamiento van a presentarse, presentando una propuesta de las mismas, a la que se da lectura. Concluyó el Sr. Castelo Pardo señalando que esta propuesta deberá complementarse con la inclusión de una previsión de nuevos enlaces de la Autovía con el núcleo urbano de Villena, pues el Estudio tan sólo contempla uno, en la Carretera de Yecla, y se consideran necesarios otros dos, en el cruce con la Carretera de Caudete y con la Carretera de Pinoso.

D.Vicente Blanes Torreblanca, da lectura a un escrito que contiene la postura de su Grupo respecto de este asunto, que dice lo siguiente:

Motivos por los que el PSOE vota en contra de esta Autovía, y presenta las siguientes alegaciones:

1. El trazado supone una nueva barrera para la ciudad. Por un lado dificulta las comunicaciones dentro del término municipal y por otro supone un impacto paisajístico poco deseable para el entorno. Además esta barrera representará un grave riesgo de inundaciones en algunos puntos de su recorrido.
2. El trazado destruye tierras de gran fertilidad, atravesando la zona de huerta tradicional de la ciudad; causando un grave perjuicio económico y social a la ciudad y a los agricultores afectados.



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

3. El trazado del AVE circula entre 200 y 500 metros al oeste de esta nueva autovía suponiendo una doble barrera para el término de Villena. Genera por ello, una franja de tierra y viviendas entre ambos trazados condenadas por impedir su desagüe natural con el consiguiente aumento del riesgo de inundación y la pérdida del valor arqueológico y económico.
4. Que no existe justificación en cuanto al volumen de tráfico para la realización de esta obra en la actualidad ni en un futuro próximo. Según se indica en la propia memoria del estudio en las estaciones de aforo nacional N-330: E-189 en Villena son 23.485 vehículos/día, mientras que en el A-2/2 son 47.357 vehículos/día. Lo que evidencia que la congestión de tráfico se produce después de las poblaciones de Petrer y Elda.
5. Con el nuevo tramo de la autovía Murcia-Jumilla-Fuente la Higuera, N-330 y N-430 entre la provincia de Alicante y Murcia, se va a producir una disminución del tráfico, sobre todo el pesado en la N-330.
6. El trazado tiene repercusiones importantes sobre la diversidad ecológica del territorio y concretamente afecta al futuro Plan Especial de Protección de la Huerta que está por desarrollar.
7. El trazado afecta directamente los yacimientos arqueológicos de La Macoya y La Tejera.

El PSOE propone, como alternativa, las siguientes soluciones:

1. Se realice exclusivamente la conexión de la actual Autovía Alicante-Madrid con la Autovía Central (Sax-Castalla) entre el punto comprendido entre la carretera de Sta. Eulalia y el acceso norte a Sax.
2. Se estudie la ampliación a tres carriles en cada sentido de la N-330 entre Caudete y Sax, en lugar de la realización de esta circunvalación.

D. Antonio Pastor López, se cuestiona sobre si la propuesta de informe a la que se ha dado lectura supone un cambio de postura del equipo de Gobierno municipal con respecto a esta Autovía, según diversas manifestaciones públicas que se hicieron este verano. Señala la oposición de su Grupo a la construcción de esta nueva Autovía, incluso en el supuesto de que su trazado se uniera al del ferrocarril de alta velocidad; debiendo conocerse además, con carácter previo a la decisión, cual será el trazado definitivo del AVE y si va a desplazarse o no la línea ferroviaria actual.

Sometido el asunto a votación, votan a favor de la propuesta de informe a que se ha dado lectura, que incorpora las conclusiones de los informes de la Técnico de Medio Ambiente y de la Arqueóloga y Directora del Museo



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

Arqueológico, con la inclusión de la solicitud de los nuevos enlaces a que se ha hecho referencia, D. Pablo Castelo Pardo, D. Francisco Mas Esteban, D. Antonio Martínez Vicente y D. Manuel Carrascosa Pérez; se manifiestan en contra de esta propuesta D. Vicente Blanes Torreblanca y D. Antonio Pastor López, quien señala que para la sesión plenaria propondrá la incorporación de ciertas alegaciones al Estudio de Impacto Ambiental. Por tanto, por mayoría, la Comisión acuerda la emisión del informe municipal sobre el Estudio Informativo EI. 4-A-15 del Ministerio de Fomento, y la presentación de alegaciones al Estudio de Impacto Ambiental, en los términos que han quedado expresados.”

Abierto el debate, D^a Vicenta Tortosa Urrea, expone, que su Grupo no está de acuerdo con las alegaciones que presenta el PP y aunque expresamente en ellas se diga que no se puede analizar y valorar el Estudio Informativo porque se desconoce el trazado definitivo de la línea de alta velocidad, sin embargo, está asumiendo y aceptando la construcción de esta Autovía con todas las afecciones que esta obra supone. Les ha llamado la atención y no sabe si el Sr.Alcalde se va a sonrojar cuando se le recuerde que el 23 de septiembre de 2002, manifestó que no había porqué dramatizar ni exagerar hasta el grado del horror, como había hecho la denominada tripleta, por las vías de comunicación que actualmente se abren por parte de los técnicos de Fomento y Consellería, que contemplan solución a todas las afecciones de medio ambiente, comunicaciones, pasos, vías de servicio, etc., de modo que lejos de construir una muralla, barrera, abismo y no sabe cuántos horrores más, facilitan los accesos y comunicaciones entre los pueblos. Se alegran, por lo menos, de que el Sr.Alcalde haya reconocido ahora que la situación no era tan agradable como se pintaba en esa fecha. Es evidente, que el PSOE no está de acuerdo con esa Autovía que se propone y considera que se pueden tomar otras medidas, como realizar la conexión de la actual Autovía Alicante-Madrid con la Autovía Central Sax-Castalla, entre el punto comprendido entre la carretera de Santa Eulalia y el acceso norte a Sax o estudiar la ampliación a tres carriles en cada sentido de la N-330 entre Caudete y Sax. Aclara, que su Grupo plantea estas medidas, porque con ello se evitarían los efectos no deseados e incluidos en las alegaciones, siendo esas propuestas más económicas y pueden suponer una mejor utilización de las infraestructuras, de que se disponen ahora y con muchas menos afecciones. Quiere poner de manifiesto, que en el texto de las alegaciones que presenta el PP, hay un párrafo en el que sí están de acuerdo y al que va a dar lectura: “Estaríamos produciendo sucesivas fracturas del término, compartimentando éste en diversas porciones de territorio de difícil o imposible comunicación entre sí, produciendo un considerable impacto sobre la estructura territorial y urbanística del territorio



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

municipal, que no puede ser aceptado.” Por último, señala, que la mayor parte de las alegaciones que su compañero planteó en la Comisión Informativa de Urbanismo, están avaladas tanto por el informe de la Técnico de Medio Ambiente como por el de la Arqueóloga y Directora del Museo Arqueológico, informes éstos que están de acuerdo que se incluyan.

D.Juan José Torres Crespo, dice, que cualquier decisión importante en la vida no puede hacerse en caliente, por impulsos o arrebatadas pasiones, tiene más bien que meditar, reflexionar, porque lo que se decida no puede luego rebobinarse como una película de vídeo, ya que no hay tiempo para rectificar errores y el perdón queda bien para lo cortés, pero es infructuoso si ya no hay remedio, pues, una decisión política de una institución pública, como es el caso que nos ocupa, todavía es más importante que las decisiones personales, porque afectan a grandes colectivos, a toda una comunidad, donde quedará ya diseñado el futuro a largo plazo y sin la posibilidad del retorno. Piensa, que si respecto al trazado de la Autovía Caudete-Sax, a su paso por el término municipal de Villena, la decisión es construirla porque no hay más remedio, porque no hay más soluciones, porque no se encuentran otras fórmulas, entonces, sólo entonces habría que admitirlo y asumirlo, pero ni siquiera se han contemplado y estudiado otras alternativas. La primera pregunta que se hace el Grupo Municipal de IU es si es necesario. Responden que si no hay otras alternativas, sí es necesario, pero estiman que no es el caso. La segunda pregunta que se plantean, ¿existen otras posibilidades? Contestan que sí, como ampliar a tres carriles la actual Autovía Madrid-Alicante, desde La Encina hasta Sax y si el problema de los túneles fuese insalvable, por su alto coste o por su inviabilidad técnica, pues, la ampliación a tres carriles desde la salida de los túneles hasta el enlace de Sax. La tercera pregunta que se hacen sobre si esta posible opción de los tres carriles es económicamente más rentable y más barata, responden que sí indudablemente. La cuarta pregunta que se plantean es si es técnicamente realizable y piensan que también. La quinta pregunta sobre si ocasiona daños a terceros, dicen que no, o en todo caso, menores si se comparan con los daños causados por el proyecto. Seguidamente, se hacen las siguientes preguntas:

¿Cruza fincas y viviendas? No.

¿Se establece otra barrera? No.

¿Descongestiona el tráfico hasta la conexión con la Autovía central? Sí.

¿Quedan a salvo las zonas húmedas como Las Charcas, La Laguna, Los Saleros? Pues sí. Y también Los Cabezos, La Macoya y La Tejera.

¿Se cortan veredas como La Cañada Real? No.

¿Divide explotaciones agrícolas? No.

¿Puede provocar inundaciones? No.



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

Continuando con su exposición, el Sr.Torres Crespo, hace referencia a que en el proyecto del Ministerio de Fomento no se relaciona la Autovía Caudete-Sax con el futuro trazado del AVE ni con el otro proyecto de Autovía Fuente La Higuera-Murcia, por Caudete, Yecla y Jumilla. Por todo esto, el Grupo Municipal de IU, considerando que existe otra alternativa y no ha sido ni tenida en cuenta y después de plantearse un buen número de preguntas de fácil respuesta, van a votar en contra del actual proyecto del trazado.

D.Antonio Pastor López, manifiesta, que antes de referirse al documento, quiere hacer una solicitud a la Secretario del Ayuntamiento, para que con independencia se que se apruebe o no el documento que se ha aportado, como contenido de las alegaciones, se remita también a la Consellería el debate que constaría en acta de esta sesión extraordinaria. Dicho esto, en primer lugar, le gustaría decir a los villeneros y villeneras, que cuando los representantes municipales en el Pleno intentan hacer su trabajo, a veces, lo hacen con un gran esfuerzo personal y con unas limitaciones, dado que la mayoría, por lo menos, de los Concejales que se encuentran en la oposición, tienen otras tareas, obligaciones y un trabajo del que normalmente obtienen su salario y del que dependen para vivir. Comenta esto, porque, en ocasiones, se convierte en una herramienta que puede utilizar el equipo de gobierno, en concreto, su máximo representante el Sr.Alcalde, D.Vicente Rodes Amorós, pero es lícito que la oposición pueda denunciar y criticar la forma de hacer las convocatorias de estos Plenos. Recuerda, que de todos es sabido, que en algunas ocasiones, los Plenos extraordinarios se convocan al mediodía, habitualmente, a las 13`30 horas y no a las 13 horas. No quiere hacer ninguna interpretación al respecto, pero sí resaltar para que los ciudadanos y ciudadanas de Villena lo tengan claro, que convocar un Pleno extraordinario con un único punto en el orden del día, lo cual es presumible que no va a ser excesivamente largo ni pesado, sobre una obra de infraestructura, que puede condicionar el desarrollo de Villena, no en el futuro próximo, sino también a medio y largo plazo, Los Verdes, desde luego, consideran que no es aceptable, porque desde hace más de dos meses, la segunda semana de agosto, los distintos Grupos de la oposición, usando diferentes vías, tanto formales dentro del Ayuntamiento como fuera, utilizando los medios de comunicación, han pedido al Sr.Alcalde que convocara reuniones, además de un Pleno extraordinario para discutir este tema con suficiente extensión. Creen, que ha sido evidente, por la labor realizada por todos los Grupos de la oposición, que había un colectivo importante de villeneros y villeneras que querían participar en esa discusión y estaban dispuestos a alegar contra esta obra. Los Verdes, entienden, que esos villeneros y villeneras deberían tener posibilidad también de



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

intervenir en esta discusión, en una sesión plenaria, dado que esa posible participación en un tema importante y a nivel municipal, no debería restringirse exclusivamente a la elaboración de sus propias alegaciones. Por tanto, lamenta que el Sr.Alcalde haya decidido convocar este Pleno a esta hora y en estas condiciones, porque es evidente que limita tanto la capacidad de los propios Concejales de la oposición de asistir, como de los ciudadanos de Villena. Por otra parte, quiere poner de manifiesto, una forma de funcionamiento municipal, que el PP ha generalizado, por lo menos, durante esta legislatura y que consiste en impedir que se puedan discutir los temas con la suficiente tranquilidad y con las herramientas e interacciones necesarias para que realmente se puedan generar alternativas. Dice esto, porque en la Comisión Informativa de Urbanismo que se convocó el viernes de la semana pasada y se realizó el lunes por la tarde, el técnico municipal, Secretario de esa Comisión, expuso claramente, que el objetivo de este Pleno respecto del punto que hoy se trae a aprobación era doble, por una parte, la Corporación debía emitir su informe sobre el Estudio Informativo, pero no sobre su contenido, sino sobre lo que representa como una obra de infraestructura, que se desea construir dentro del término municipal de Villena, dicho de otra forma, lo que los Grupos Políticos representados en el Ayuntamiento piensan sobre esa infraestructura y, por ende, debería entenderse, lo que piensan también los ciudadanos y ciudadanas de Villena y, por otra parte, aportar información sobre el proyecto de Impacto Ambiental de esta obra e incluir todas las alegaciones sobre el mismo. Por tanto, explica, que son dos cosas totalmente independientes, que al entender de Los Verdes, deberían haber llevado dos procedimientos distintos, porque las alternativas a esta obra son muchas, pero lo que quiere resaltar, en nombre de su Grupo y de muchos villeneros no sólo de los que les apoyan a ellos, es que esta obra supone una barrera, que incluso el propio documento del equipo de gobierno reconoce, como ha remarcado la Sra.Tortosa Urrea, también pretende resolver un problema de interés general a nivel estatal, que supuestamente supone favorecer la separación del tráfico que viene del centro de la península, hacia la costa norte alicantina y sur, o sea, hacer una bifurcación del tráfico y, por último, evitar el paso por los túneles de la actual Autovía, recalcado por el equipo de gobierno a nivel local, pero que en el documento y en el estudio no se justifica de ninguna manera. Los Verdes, consideran, que desde el punto de vista de los villeneros y villeneras, el problema fundamental de esta obra es lo que cuesta, más de 14.000 millones de pesetas según proyecto y abarca una longitud, que corta el término municipal de Villena, porque es el que más distancia atraviesa. Su Grupo piensa, que esta obra se podría hacer de muchas formas y satisfacer los objetivos genéricos que afectarían al interés general estatal y del resto de ciudadanos españoles, sin necesidad de provocar el daño que se produce dentro del término municipal de Villena, señalando entre las alternativas que se



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

podían haber considerado y que reduciría la longitud del trazado dentro del término municipal, la realización de una circunvalación a la ciudad de Villena, que en este momento no tiene, de gran interés para el desarrollo urbanístico de la población, para la coordinación y conexión de los polígonos industriales y para definir un nuevo diseño urbanístico, utilizando los recursos que el Ministerio de Fomento pretende invertir. Aclara, que esto no es una imaginación de Los Verdes, sino una conclusión que se puede extraer, si se piensa en los puntos en los que se puede dividir o generar esa bifurcación de la Autovía actual, evitando los túneles existentes y donde esa Autovía vuelva de nuevo a la actual Autovía o al punto donde se pretende hacer la bifurcación, en la conexión de la comarcal Sax-Castalla, en su entronque con la Autovía Alicante-Madrid. Es evidente, que esta discusión no se ha llevado a cabo, aunque los Grupos Políticos de la oposición, conjuntamente, sugirieron una alternativa en primera instancia, que ha sido la que entre 2.000 y 3.000 villeneros, han firmado en sus alegaciones, aunque la responsabilidad de que esta discusión sobre las posibles alternativas no se haya hecho, de una forma sensata, cabal, técnicamente fundamentada y pensando en el futuro de Villena, con una actitud de consenso, recae en el equipo de gobierno actual del PP y en su máximo responsable D.Vicente Rodes Amorós. Por otra parte, en cuanto al Estudio de Impacto Ambiental, se produce también otra forma de funcionar que Los Verdes consideran negativa, porque el Sr.Alcalde o algunos Concejales, de forma independiente, pasan a los técnicos municipales, anotaciones, ideas o comentarios para que elaboren los documentos que luego llegan a la Comisión Informativa de Urbanismo, como la única Comisión en la que se discute ese documento. Piensa, que cuando esto se hace así, en lugar de implicar a todas aquellas personas, entidades, empresas, familias, cooperativas, etc., que se van a ver afectadas por esta obra, el resultado es unas alegaciones hechas con la mejor voluntad y con la mejor habilidad que poseen los técnicos municipales, pero parciales. Entiende, que esto es difícil de resolver ahora, porque es una elección de coger un camino de cómo hacer las cosas, que su Grupo estima inadecuado. Básicamente, lo que quiere resaltar es que en las alegaciones al Estudio de Impacto Ambiental, que hacen referencia a las áreas protegidas, relaciones ecológicas, patrimonio geológico, vegetación, fauna, edificaciones existentes, suelo, impacto paisajístico, dinámica territorial, hídrica superficial y desplazamientos locales, faltan muchas cosas. Recuerda, que el otro día en la Comisión Informativa, al oír el documento que el técnico municipal había elaborado, a instancias del Sr.Alcalde, le pareció que había un cambio de postura del PP, en cuanto a que se reconocía que el Estudio no contemplaba la obra del AVE, que el Ayuntamiento no tenía conocimiento oficial de cuál era el trazado definitivo del AVE, que no se le había respondido por parte del Ministerio de Fomento al acuerdo del Pleno Municipal, sobre cuál era la intención de cómo resolver o qué hacer con la petición del soterramiento



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

de las vías actuales o de las vías con el AVE, que esa condición de carecer de esa información hacía que el Estudio Informativo fuera parcial e incompleto, en cuanto a que no contemplaba el efecto sinérgico de esas obras y que esta obra podría representar claramente una barrera, sin embargo, a pesar de todas estas afirmaciones que se contienen en el documento elaborado, él preguntó en la Comisión Informativa si no sería más lógico pedir al Ministerio de Fomento que reconsiderara esta obra o remitiera al Ayuntamiento la documentación oportuna para resolver todas esas deficiencias y también preguntó si el equipo de gobierno seguía apoyando esta obra, a pesar de que había reconocido la mayoría de las deficiencias que la oposición había indicado. Recuerda, que la respuesta del Presidente de la Comisión, D.Pablo Castelo Pardo, fue la de que el equipo de gobierno sigue considerando esta obra de interés para Villena tal como está, con las modificaciones que en el texto se incluyen. Ante esa respuesta, Los Verdes, claramente, quieren decir que esta obra tal como está planificada ni unida al tren de alta velocidad, es decir, formando una única barrera, consideran que sea una solución adecuada para Villena, ya que existen otras muchas alternativas que deberían discutirse, una de ellas, la que su Grupo plantea en su alegación, sobre ampliación de carriles y consideración de las posibilidades de ampliación de los túneles también, aunque habría otras muchas más que no se han podido estudiar, porque no se han querido usar los mecanismos que la Corporación Municipal podría haber empleado, creando una Comisión específica para ello e intentando tratar este problema, desde un punto de vista urbanístico y de consenso y no como un problema partidista, como se ha hecho, de esa forma, se hubiera conseguido que estas alegaciones, sobre todo las de impacto ambiental fueran más fundadas. Aclara, que va a ir repasando los once puntos del documento, sobre impacto ambiental y solicita que se incluyan algunas cosas más, porque cree que la oposición sí que debe hacerlo y si el tiempo lo permite, intentará documentarlo por escrito de una forma más concreta, para que al ente del Ministerio de Fomento le llegue la información que ellos entienden debe ser, para el caso de que en última instancia, se decida llevar a cabo esta obra:

1.- Impacto sobre las Áreas Protegidas La Laguna y Los Saleros de Villena.- Se establece que el riesgo de deterioro vendría asociado a la demanda de préstamos y las escombreras, descartando entonces otros impactos. Dice, que esto no es cierto, además de que habría un impacto clarísimo, sobre cómo se mueven las masas de agua superficialmente y cómo reciben tanto Los Saleros como La Laguna de Villena, los aportes de agua naturales. Señala, que de todos es sabido que en la zona de Los Cabezos, la Autovía va encajada, es decir, excavando una zona hundida o bien en resalte. Por lo tanto, eso va a representar, que todas las ramblas que desaguan naturalmente en La Laguna, van a ser cortadas o interceptadas y las aguas que recojan van a ser reconducidas a otros puntos, que



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

no acabarán dentro de La Laguna de Villena. Por este motivo, entiende, que la disponibilidad de agua dulce que se aportará a esas zonas y, por tanto, los acuíferos superficiales de agua dulce, se verán modificados, lo que implicará que los niveles de agua salada, estén normalmente más altos.

2.- Impacto sobre las relaciones ecológicas.- Manifiesta que, básicamente, este punto lo único que dice es que no se ha evaluado nada, pero no se alega nada más. Considera, que el Estudio de Impacto Ambiental, si busca definir las relaciones ecológicas, debería establecer fundamentalmente, las relaciones ecológicas entre el ciclo del agua y las comunidades protegidas y de interés que hay no sólo en las zonas afectadas, sino también a ambos lados de donde esta barrera o infraestructura se pretende construir.

3.- Impacto sobre el patrimonio geológico.- Cree que, básicamente, está considerado, ya que la influencia es sobre los materiales que mantienen los suelos para especies halófitas.

4.- Impacto sobre la vegetación.- Matiza, que él incluiría el daño que se realiza no sólo a las especies protegidas, que están incluidas en la Directiva Natura 2000 y en la Directiva de Hábitats, que es la legislación europea, sino también dos rasgos muy singulares dentro de la denominada Casa Mecánica, en la que existe una acequia, que contiene una de las pocas alamedas relativamente en buen estado, que quedan en el término municipal, pero además en esa misma casa, que tal como está planificada esa infraestructura, pasaría por arriba y se la llevaría por delante, justo al lado de donde acaba esa alameda, hay un ejemplar muy singular de laurel (*laurus nobilis*), que no está incluido en el catálogo de árboles de monumentales, pero que debería estarlo, por su tamaño, estado fitosanitario y calidad.

5.- Impacto sobre la fauna.- Estima, que aquí debería incluirse además la afección a la interrupción de la red de sangraores y de acequias y, probablemente, alguna de las fontanas. Hay que tener en cuenta que esta Autovía pasa muy cerca de donde había una de las fontanas naturales, en lo que era el paraje entre El Polovad y el Molino de la Font Negra, que normalmente se le conoce como la fontana de la Fuentecilla. Señala, que esa fontana se hizo desaparecer, seguramente, por negligencia de un particular o falta de control de las autoridades municipales en su tiempo, cuando era uno de los pocos sitios donde quedaba un endemismo de un crustáceo, una gambita muy singular que, probablemente, ya no queda en ningún sitio, que era la dudastela, aunque supone que igual debe quedar en algún otro sitio más. Piensa, que el impacto que la obra provoca sobre esa red de sangraores y de circulación de acequias afectará



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

directamente a esta fauna.

6.- Impacto sobre edificaciones existentes.- Le llama mucho la atención, que a pesar del gran esfuerzo que han realizado más de un empresario y particulares de Villena, no esté incluida expresamente dentro de las edificaciones la Casa Mecánica, porque cree, que como casa rural representativa de la huerta, ya que tiene una noria, una acequia natural de desagüe de las aguas laterales de más de casi 4 metros de profundidad junto a la alameda, además de un jardín en muy buenas condiciones, merece la consideración por parte de la Corporación de que se incluyera dentro de este punto. En cuanto a las edificaciones existentes, considera, que alguna de las infraestructuras relacionadas con la red de irrigación de la empresa llamada Los Cristobalicos, debería haberse mencionado aquí. Asimismo, piensa, que este punto debería haberse ampliado también con las afecciones que tuvieran cualquier repercusión económica y desde esa perspectiva, tanto la finca de la Casa de la Vereda, que es Partida, como la de Los Cristobalicos y también algunas de las fincas que hay en lo que es la pieza de cabezos entre la Carretera de Yecla y la Vereda, que va hacia El Salero Viejo, así como las afecciones a la finca de Camañez y Los Frutales, deberían haber sido mencionadas expresamente por la Corporación, para apoyar esas alegaciones individuales, haciendo además una valoración del impacto económico, es decir, del gasto que esas obras han costado y la repercusión y coste que tiene esta obra sobre ellas.

7.- Impacto sobre el suelo.- Cree, que está considerado, aunque no se hace ninguna referencia, se hace antes a los suelos del Saladar, pero dentro del impacto específico sobre el suelo, no se incluyen los suelos salinos, que son los de más interés a preservar, desde el punto de vista de conservación.

8.- Impacto paisajístico.- Se hace una reflexión muy en abstracto, pero ninguna en cuanto a lo que va a representar visualmente la transición desde La Virgen hasta Villena y la forma en que se va a cortar las visuales claramente, tanto desde la ciudad de Villena hacia las Sierras de Salinas, Terlinques y el Castellar, como hacia la zona de la Cañalmela.

9.- Impacto sobre la dinámica del territorio.- Piensa, que habría que rehacer este punto totalmente, pero no habría tiempo ahora para desarrollarlo.

10.- Impacto sobre la hídrica superficial.- Expone, que si se pretende hablar de ella, se debería no sólo hacer referencia a los riesgos de inundación, que es lo que se menciona, sino también a lo que anteriormente se ha referido, como afección a la fauna y vegetación, que era la red de sangraores y acequias, en



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

concreto, se debería incluir aquí un aspecto relativo a asegurar que todas aquellas acequias que sean interrumpidas por esta obra, queden comunicadas, ya que la dificultad que tiene el comunicar todos los caminos que se van a interrumpir por el coste económico, no se produce en este caso con las acequias, porque lo único que hay que hacer es poner un entubado que asegure una continuidad del flujo de agua de un punto a otro, esto es lo más sencillo y considera que debe incluirse expresamente dentro de este punto, porque si no se hace aquí, a diferencia de lo que se presume ocurrirá con los caminos, respecto de los cuales según se comentó en la Comisión Informativa, de alguna manera, habrá que incluir en alguna modificación del proyecto, vías de servicio auxiliares, que interconectarán caminos para permitir el que se pueda pasar a los otros lados por determinados puntos, sin embargo, con las acequias sólo se hará respecto de las conducciones que actualmente están en uso para trasvasar agua a las zonas de regadío y si se está prestando atención no solamente al regadío, cosa que se debe hacer, sino también a la hidrología superficial, debería pedirse expresamente el que todas las acequias y sangraores que se interrumpan por la Autovía se comuniquen, entubándolas por debajo de la Autovía y permitiendo la continuidad física.

11.- Impacto sobre desplazamientos locales.- Recuerda, que ya en la Comisión Informativa, hizo referencia al punto tercero de las alegaciones que se definen como medidas correctoras, en el que se establece lo siguiente: “debido a la importancia de la actividad agrícola en la mayor parte del territorio afectado, se cumplirá lo establecido en la Ordenanza Municipal para la Protección de Caminos Rurales, restituyendo los caminos agrícolas objeto de la misma.” Ya comentó entonces, que es evidente que no va a haber restitución de estos caminos en el caso de que la obra se realizara, porque ésta los interrumpiría, por tanto, se debía haber hecho dos cosas: una, haber recogido la red de caminos interrumpidos y haber hecho una propuesta de nueva interconexión y de puntos de paso, o dos, haber definido una distancia de recorrido máximo, que habría de recorrer cualquier villenero o villenera que intentara atravesar la vía desde uno de estos caminos, es decir, desde el camino más apartado hasta el punto de paso, en concreto, él sugeriría que esa distancia no debería ser mayor de un kilómetro.

En virtud de lo anteriormente expuesto, D.Antonio Pastor López, manifiesta, que Los Verdes, al no haberse justificado con anterioridad el cómo, porqué y dónde se tenían que haber hecho estas discusiones, desean igual que la Asamblea de Los Verdes y cree que los otros dos Grupos Políticos de la oposición, que esta obra no se lleve a cabo.



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

D.Pablo Castelo Pardo, explica, que están ante un anteproyecto, una documentación presentada y en un periodo de alegaciones por parte de la Corporación Municipal, dejando claro que no están en otro procedimiento administrativo. Cree, que la interrupción o la no facilidad en la gestión está demostrada por D.Antonio Pastor López, que ha estado hablando cincuenta minutos y él lo siente, pero se ha perdido a partir del minuto cinco, porque ha estado dándole vueltas a algo, cuando piensa que las cosas se pueden realizar sencillamente, sin tener recurrir a esto. Entiende, que esa falta por parte del PP en que se puedan discutir los temas, quedó de manifiesto por las personas que acudieron a la Comisión Informativa, ya que por lo menos, se presentó un borrador de unas alegaciones que se estimaban eran las pertinentes en este procedimiento administrativo. Recuerda, que el Portavoz de Los Verdes, en relación al proyecto de impacto ambiental, dijo, que él iba a hacer unas alegaciones, lógicamente, no se pudieron discutir en la Comisión Informativa porque no las tenían encima de la mesa y hoy llegan al Pleno y tampoco disponen de ellas. Piensa, que hubiera sido del gusto de todos el poder tenerlas y todo aquello que fuera positivo y de interés, poder incluirlo en el documento municipal, pero él no las tiene, desconoce si están en poder de los otros Grupos Políticos, pero él sólo conoce esta exposición verbal que se acaba de hacer por parte del Sr.Pastor López y que a partir del primer punto ya se ha perdido, porque ha sido, en algunos momentos, una repetición de temas. Quiere decir, que en función de las intervenciones que se han hecho, sobre la alusión a que no se crea un daño a terceros en la ampliación de los tres carriles, que ello supondría hacer tres carriles también en los túneles, porque no se podría cortar antes y cerrar a dos carriles antes del túnel, porque sería más bien un riesgo de accidentes importantes. Por otra parte, la salida de los túneles en dirección a Madrid, implicaría también otra afección, mayor espacio de ocupación con la pérdida entre otras cosas, del colegio Joaquín María López que está a tope sobre el talud de la Autovía, por lo que, habría que reestructurar todo aquello, aunque en el tramo anterior a los túneles en dirección a Madrid, tienen todas las vías de servicios industriales de Villena y el espacio de los dos carriles más la vía de servicio, no sería suficiente y por ello, cerrarían el acceso directo a todas esas instalaciones industriales. Piensa, que esto también habría que tenerlo en cuenta, independientemente de que pudiera hacerse. Por otra parte, aclara, que en el Estudio que tienen sobre la mesa, se hace referencia a otras alternativas, creyendo recordar que en la 1.A se habla de la posibilidad de un trazado a través de los términos municipales, es decir, por la parte este, a través de Cañada, Biar, etc., con el problema de nuevos túneles y otras afecciones del Puerto de Biar, que no sería lo más aconsejable en este momento, sin embargo, el Ministerio ha optado por la solución del tramo oeste, como el menos agresivo, otra cosa es que esa menor agresividad consideren que debe de matizarse más. Explica, que se



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

trata del anteproyecto de un estudio de viabilidad, a lo que se alega en este momento, señalando que para la aprobación definitiva del proyecto, tendrá que aportarse el mismo, en el cual lo que se pide sobre conexión de caminos, ramblas, acequias, etc., tendrá que estar lo suficientemente reflejado o recogido, al igual que la posibilidad de que creara una barrera que pudiera determinar zonas inundables, lógicamente, eso se tendrá que estudiar. Entiende, que no ha habido precipitación en ningún momento, porque hace tiempo se sabía que se tenían que presentar las alegaciones hasta el día 17 de octubre, por lo que, cualquier incorporación o estudio como en el caso que han expuesto Los Verdes sobre mejoras o introducciones dentro del proyecto de medio ambiente, ha habido tiempo suficiente para ponerlo encima de la mesa y poder comentarlo y discutir en la Comisión Informativa para poder sacar unas conclusiones. Por tanto, si no hay consenso en este tema, no es por culpa del PP, sencillamente, es porque no se ha aportado la documentación a tiempo y al no disponer de ella, difícilmente, puede haber discusión al respecto y un acuerdo o desacuerdo. Por ello, quede claro que no es una falta de consenso ni un rasgarse las vestiduras ante esta situación, sino que los deberes no se han hecho, porque entre otras cosas, pueden estar ocupados, qué duda cabe y también es cierto que dispone ese Grupo de un Concejal solo por la dimisión de D.Francisco Navarro Maestre, pero tienen una persona de confianza y un secretario de Grupo, una de cuyas de misiones, igual que ocurre con el resto de Grupos Políticos, es estar al corriente recabando la documentación necesaria y favorecer la gestión de los Concejales dentro del Ayuntamiento, sin embargo, la conclusión que él saca de todo ello, es que el Grupo de Los Verdes no ha hecho los deberes.

Sometido a votación este asunto, votan a favor los once Concejales presentes del PP y Grupo Mixto y lo hacen en contra los siete Concejales presentes de los Grupos Políticos Municipales IU, PSOE y Los Verdes. Por tanto, por mayoría, la Corporación Municipal, acuerda:

Primero.- Aprobar el escrito de alegaciones al Estudio Informativo EI.4-A.15 “Autopista de Circunvalación de Alicante y Autovía de conexión de la N-330 (Caudete) con la Autovía Central (Sax-Castalla)”, que incluye el Estudio de Impacto Ambiental promovido el Ministerio de Fomento.

Segundo.- Dar traslado del presente acuerdo a la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, adjuntando los planos correspondientes.



M.I. Ayuntamiento de Villena.

Departamento de Secretaría

Y no habiendo más asuntos que tratar, el Sr. Presidente levantó la sesión siendo las **14:10**, del día al principio expresado, de lo que yo la Secretario, CERTIFICO.

Vº Bº
EL ALCALDE,

LA SECRETARIO GENERAL,

Fdo.: Vicente Rodas Amorós

Fdo.: Amparo Macián García