

DESCRIPCIÓN DEL VIAL	TITUL	PLAZO EJECUCIÓN	PRESUPUESTO TOTAL (Millones)	PROYECTO	OBRA	FINACIACIÓN (en millones de pesetas)			
						DIPUTACION	C.A.	MAP	MOPU
4. Itinerario III. Regajo-Alto de Alcola-Sacará.	Municipal	90/91	133	Diputación	Diputación	—	—	—	100%
5. Jarafuel									
Itinerario I (Tobarro- Los Rincones-El Juanero)	Municipal	90/91	168	Diputación	Diputación	—	—	—	100%
6. Itinerario II. Pdt. Santa Ana-El Puntal-Rayutas:	Municipal	90/91	56	Diputación	Diputación	—	—	—	100%
7. Itinerario III. Balocha-Pico Alcola	Municipal	90/91	140,2	Diputación	Diputación	—	—	—	100%
8. Corte de Pallas									
Itinerario I (Solana de las Pasas-Cañada de la Rimpia-Castilblanques)	Municipal	90/91	139	Diputación	Diputación	—	—	—	100%
9. Teresa de Cofrente									
Itinerario I La Olla-Casa del Cura	Municipal	90/91	64,5	Diputación	Diputación	—	—	—	100%
10. Jarafuel-Cruce con V-8011	Diputación	90/91	121,2	Diputación	Diputación	50%	—	50%	100%
11. Ormo. Cortes de Pallas hacia Millares por Octuel.	Municipal	90/91	161,6	Diputación	Diputación	—	—	—	100%
12. V-802. Cofrentes-Alborea hacia límite provincia	Autonomía	90/91	295	MOPU	MOPU	—	—	—	100%
13. Ayora -Cruce con V-8011 (Ayora-Carcelen)	Autonomía	90/91	—	Autonomía	Autonomía	—	—	—	—
14. Cruce V-8011-Límite provincia (Ayora-Carcelen)	Autonomía	90/91	343,5	C.A.	—	—	100%	—	—
Total			2.071,7						

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO

15613 *ORDEN de 16 de mayo de 1990 por la que se dispone el cumplimiento en sus propios términos de la sentencia recaída en recurso contencioso-administrativo, en grado de apelación, interpuesto por el Abogado del Estado, sobre indemnización de perjuicios fijada por el Jurado Provincial de Expropiación.*

Ilmo Sr.: En el recurso contencioso-administrativo, en grado de apelación, seguido ante el Tribunal Supremo, Sala 5.ª, con el número 1042/1987, interpuesto por el Abogado del Estado, representante y defensor de la Administración, contra la sentencia dictada el 18 de noviembre de 1986 por la Audiencia Territorial de Granada (hoy Tribunal Superior de Justicia de Andalucía), en el recurso número 235/1984 promovido por don Antonio Salvador Jiménez, contra resolución de 19 de septiembre de 1983, sobre justiprecio de la parcela número 44 expropiada en término de Andújar, se ha dictado sentencia con fecha 21 de septiembre de 1988, cuya parte dispositiva, literalmente, dice:

«Fallamos: Que estimando en parte el recurso de apelación interpuesto por el Abogado del Estado contra sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Granada en 18 de noviembre de 1986 y desestimándolo en todo lo demás, debemos revocar y revocamos esta sentencia en el sentido de estar en cuanto a la indemnización de perjuicios a la fijada por el Jurado Provincial de Expropiación en su Resolución de 19 de septiembre de 1983, y calcular el premio de afección sobre el valor asignado a la finca por la sentencia apelada y la indemnización de los perjuicios por dicho Jurado: sin hacer expresa imposición de costas.»

Este Ministerio, de conformidad con lo establecido en los artículos 103 y siguientes de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956, ha dispuesto que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y cumplimiento. Madrid, 16 de mayo de 1990.—P. D. (Orden Ministerial de 6 de junio de 1979), el Subsecretario, Javier Maulcón Álvarez de Linera.

Ilmo. Sr. Director general de Carreteras.

15614

RESOLUCION de 26 de abril de 1990, de la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto de la «Línea de Alta Velocidad, en ancho internacional, Madrid-Sevilla, tramo Madrid-Getafe», de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE).

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de la «Línea de Alta Velocidad, en ancho internacional, Madrid-Sevilla, tramo Madrid-Getafe», de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), que se transcribe a continuación de esta resolución.

Madrid, 26 de abril de 1990.—El Director general, Enrique Clemente Cubillas.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE LA LINEA DE ALTA VELOCIDAD, EN ANCHO INTERNACIONAL, MADRID-SEVILLA, TRAMO MADRID-GETAFE, DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)

La Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, considerando adecuadamente tramitado el procedimiento establecido en el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y en el ejercicio de las atribuciones conferidas por los artículos 4.2 y 16.1 del citado Reglamento, formula la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto de construcción referenciado.

La documentación técnica así como el Estudio de Impacto Ambiental presentados por RENFE plantean el siguiente trazado, dividido en dos tramos: el primero, en el ámbito urbano de Madrid, es el comprendido entre las Estaciones de Atocha y Santa Catalina, y el segundo, entre esta última Estación y el enlace con el trazado del proyecto NAFA (correspondiente a la Dirección General de Infraestructura del Transporte), en el límite del Término Municipal de Getafe con Pinto, de recorrido en ámbito periurbano y rural.

Del análisis efectuado sobre la solución propuesta en la documentación referida, se deduce que los impactos ambientales identificados no tienen la condición de críticos.

En el ejercicio de sus atribuciones y en aplicación del artículo 18 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental declara:

Primero.—A los solos efectos ambientales se informa favorablemente el desarrollo del Proyecto correspondiente al trazado descrito, siempre y cuando se cumplan las condiciones que se establecen en esta Declaración de Impacto Ambiental.

Segundo.—Condiciones, relativas a efectos ambientales, a las que queda sujeta la ejecución del Proyecto referido:

1.^a Los residuos y materiales sobrantes de los movimientos de tierras y obra en general, deberán depositarse en las áreas destinadas a escombreras y vertederos en la documentación del Proyecto.

Se definirá el tratamiento a realizar, forma y características finales de las escombreras y vertederos, de manera que se garantice la inexistencia de riesgos de inestabilidad de taludes y laderas, así como la integración paisajística del conjunto del terreno afectado. Asimismo se garantizará la inexistencia de afecciones a recursos de agua superficiales o subterráneos.

No podrán verse materiales sobrantes de la obra o cualquier otro tipo de residuos en lugares distintos de los seleccionados a este fin.

2.^a Se definirá el tratamiento adecuado para garantizar la correcta regeneración e integración paisajística de las superficies de terreno afectadas por la extracción de materiales y zonas de préstamo.

3.^a Se garantizará la recuperación y regeneración de los terrenos afectados por la apertura de viales para el movimiento y acceso de maquinaria a la traza de la obra.

4.^a Se garantizará la estabilidad e integridad, así como la recuperación e integración paisajística de los taludes en terraplén, desmonte o trincheras diseñados a lo largo del trazado.

5.^a Se realizarán los necesarios pasos subterráneos o elevados a través de la vía, de manera que se garantice el mantenimiento de un grado de permeabilidad en el territorio acorde con las necesidades de accesibilidad y desplazamientos actuales, así como en relación a las previsiones de uso del territorio que estén recogidas en los correspondientes planes y directrices de ordenación de la Comunidad Autónoma de Madrid y municipios afectados.

Se facilitará el acceso tanto de vehículos y personas como de maquinaria agrícola y ganado, en vías principales y secundarias, caminos vecinales y vías pecuarias.

Asimismo, se preverá y garantizará el libre desplazamiento de fauna en el territorio ocupado.

Se garantizará la inexistencia de riesgos de encharcamiento o inundación en las zonas próximas al trazado de la vía.

6.^a Se garantizará la no afección ni la ocupación permanente o temporal de cualquier curso de agua superficial, cauces o márgenes de éstos, durante la construcción, por almacenamiento de maquinaria o cualquier tipo de materiales de obra, sin perjuicio de las actuaciones a las que se refiere la condición 10 de esta Declaración; en este sentido, se prestará especial atención al paso sobre el río Manzanares.

Se garantizará la inexistencia de vertidos de cualquier sustancia a los cauces de los ríos y arroyos o en zonas desde las que pudieran ser afectados.

Asimismo se garantizará la no afección a la vegetación de ribera existente en las proximidades del cruce del río Manzanares.

La estructura de paso sobre el río Manzanares deberá tener un diseño integrado estéticamente en el entorno, de acuerdo con los valores propios del mismo y con las previsiones de actuación futuras en la zona a través de los planes y directrices de ordenación autónomos y municipales.

7.^a Se garantizará la no afección y la posibilidad de recuperación de restos arqueológicos en la traza de la vía y zonas de influencia de la obra.

Se delimitarán las áreas que previsiblemente puedan contener restos y se harán supervisar las obras por un técnico cualificado que deberá seguir las directrices de los Organismos competentes en esta materia.

8.^a Se garantizará un nivel equivalente de ruidos, en el exterior de los edificios de los cascos urbanos próximos a la vía, compatible con las condiciones de sosiego público [la Organización Mundial de la Salud recomienda los valores de 55 db(A) diurnos y 45 db(A) nocturnos]; en zonas con niveles equivalentes de ruidos superiores al referido se tomarán las medidas adecuadas para que no se incrementen los niveles actuales.

9.^a Se recuperará la capa de suelo vegetal de la vega del río Manzanares que pueda ser directa o indirectamente afectada por motivo de la obra, proporcionándole un tratamiento adecuado para la conservación de sus características edáficas hasta el momento de su reposición. Se definirán y delimitarán las áreas donde será repuesta dicha capa de suelo vegetal.

10. Se garantizará la recuperación y regeneración de las condiciones del cauce y caudales del río Manzanares, una vez sea terminada la obra de cruce y sea corregido el desvío temporal del mismo.

11. Se incorporará el diseño y definición detallada de las medidas protectoras y correctoras propuestas en el capítulo 5 del Estudio de Impacto Ambiental, así como todas aquellas que deban articularse para el cumplimiento de las garantías expresadas en las condiciones de la presente Declaración de Impacto.

Las medidas protectoras y correctoras se diseñarán y definirán con el grado de detalle adecuado, en cuanto a escalas, información, mediciones, presupuestos y demás documentación que posibilite su ejecución.

12. Se redactará un Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística que incluya los siguientes aspectos:

- Descripción paisajística del ámbito afectado por la vía.
- Análisis de los componentes estructurales de la vía y limitaciones impuestas por el medio que condicionen su integración, teniendo en cuenta los valores singulares desde el punto de vista paisajístico tales como presencia del río, vegetación de ribera, caminos y construcciones rurales y morfología del territorio.
- Definición del plan de recuperación de las áreas afectadas por la construcción de la vía.

Todas las actuaciones propuestas deberán coordinarse y tener en cuenta las previstas en los planes y directrices de ordenación tanto autonómicos como municipales.

El proyecto analizará todas aquellas áreas afectadas por la obra o por actuaciones complementarias de ésta, tales como:

- Taludes en terraplén, desmontes, o trincheras.
- Áreas afectadas por movimientos de tierra, maquinaria, y en general por actuaciones vinculadas a la obra.
- Escombreras y vertederos.
- Zonas de extracción de materiales y préstamos.
- Zonas en las que se haya repuesto capa de suelo vegetal recuperado.
- Márgenes y zonas de cruce de ríos y arroyos.

Dichas áreas deberán delimitarse sobre los planos y cartografía del proyecto de recuperación.

Los objetivos a conseguir con el proyecto son:

- Integración paisajística.
- Estabilización de taludes y áreas inestables.
- Recuperación de áreas degradadas.
- Disminución de riesgos de erosión.
- Restauración de escombreras y vertederos.

13. Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental que permita realizar el seguimiento de las actuaciones de acuerdo con lo previsto en el artículo 11 del Reglamento.

Dicho programa se redactará de forma que además permita incorporar las prescripciones que se indican en la condición 14 de esta Declaración.

14. Prescripciones a incorporar en la redacción del Programa de Vigilancia Ambiental, sobre la forma de realizar el seguimiento de las actuaciones:

a) Se remitirá anualmente a la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental un informe técnico que refleje el estado inicial y progreso de la estabilidad de suelos y de la vegetación en todas las zonas objeto de recuperación ambiental a las que se refiere la condición 12 de esta Declaración.

En el informe se recogerán las posibles incidencias estacionales que puedan surgir.

La remisión de los informes se iniciará antes de los seis meses siguientes a la emisión del acta provisional de recepción de obra.

b) Se remitirá anualmente a la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental un informe técnico con los resultados de los registros efectuados sobre niveles sonoros, tanto en las proximidades de la vía como en el exterior de los edificios de los cascos urbanos más cercanos.

Las mediciones se realizarán durante el paso del TAV así como en su ausencia.

Dicho informe aportará además un muestreo en diferentes puntos de medida y realizará un análisis comparativo de los datos reales obtenidos y las previsiones que pudieran hacerse, derivadas de la aplicación de un modelo ajustado a las características físicas y técnicas del ámbito de la predicción, con objeto de establecer el grado de certidumbre y fiabilidad del modelo aplicado.

El primer informe se remitirá 30 días después de la realización de las pruebas de circulación a la velocidad de servicio prevista.

Los informes a los que se refieren las prescripciones a) y b) se remitirán a la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental hasta que ésta considere cumplidos los objetivos del Programa de Vigilancia Ambiental o durante un periodo de tres años si no se produce indicación en otro sentido.

15. La documentación referente al diseño de las medidas protectoras y correctoras y al Programa de Vigilancia Ambiental (Condiciones 11 a 14), sobre aspectos que deben ser ejecutados durante la fase de obras, deberá remitirse para su aprobación a la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental en el plazo de 30 días hábiles, a contar desde la publicación de la presente Declaración de Impacto.

16. La documentación referente al diseño de las medidas protectoras y correctoras y al Programa de Vigilancia Ambiental (Condiciones 11 a 14), sobre aspectos que afecten a la fase de operación y mantenimiento, deberá remitirse a la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, para su aprobación con anterioridad a la realización de la correspondiente acta de recepción provisional de obra.

17. Las actuaciones para regeneración y recuperación ambiental e integración paisajística de escombreras, taludes, márgenes de ríos, áreas afectadas por movimientos de tierras y cualquier otra afección derivada de la obra y que deben ejecutarse según lo previsto en la condición 12, deberán realizarse antes de la emisión de la correspondiente acta de recepción definitiva de la obra.

Madrid, 26 de abril de 1990.-El Director general, Enrique Clemente Cubillas.

15615 RESOLUCION de 17 de mayo de 1990, de la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo «Autovía de Extremadura, CN-V de Madrid a Portugal por Badajoz. Puntos kilométricos 190 a 232,5, Almaraz Este-Jaraicejo Sur», de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de julio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo «Autovía de Extremadura, CN-V de Madrid a Portugal por Badajoz. Puntos kilométricos 190 a 232,5, Almaraz Este-Jaraicejo Sur», de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 17 de mayo de 1990.-El Director general, Enrique Clemente Cubillas.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE «AUTOVIA DE EXTREMADURA, CN-V DE MADRID A PORTUGAL POR BADAJOZ, PUNTOS KILOMETRICOS 190 A 232,5, ALMARAZ ESTE-JARAICEJO SUR, DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS»

La Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, considerando adecuadamente tramitado el procedimiento establecido en el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto ambiental, y en el ejercicio de las atribuciones conferidas por los artículos 4.2 y 16.1 del citado Reglamento, formula la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo referenciado.

El Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental correspondiente consideran ocho alternativas de trazado para resolver la variante de la CN-V entre Almaraz y Jaraicejo, denominadas A, A₁, A₂, B, C, D, E y F.

Las soluciones D, B, A y A₂ son descartadas por presentar dificultades de tipo geotécnico así como importantes efectos sobre la vegetación. Las soluciones C, D y F son descartadas al estar diseñadas en terrenos que tienen especiales valores ecológicos así como por su proximidad al Parque Natural de Monfragüe. La solución E se descarta por su importante afección al medio como consecuencia de los excesivos movimientos de tierras que requiere.

El análisis de alternativas realizado en el citado Estudio de Impacto concluye con la selección de la solución A, cuyo trazado se inicia en la llanura próxima a Almaraz superando este núcleo en variante por el Este sobre las estribaciones de la Sierra de Valdecañas. El Río Tajo se cruza mediante un puente localizado frente al Cerro del Cesto, contiguo a la presa de Almazán. El trazado asciende en sentido Sur entre la Sierra Frontal y de Miravete, enfrentándose con esta última a la altura del desfiladero Gargantilla para cruzarla en un túnel. En la vertiente Sur de la Sierra de Miravete el trazado cruza la carretera de la Deleitosa, el arroyo Pacheco y asciende a la Meseta de la Sarna y de los Colgados para cruzar el Río Almonte a la altura del arroyo Berenga.

En el ejercicio de sus atribuciones y en aplicación del artículo 18 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental declara:

Primero.-A los solos efectos ambientales, se informa favorablemente el desarrollo del proyecto correspondiente a la mencionada solución A, siempre y cuando se cumplan las condiciones que se establecen en esta Declaración de Impacto Ambiental.

Segundo.-Condiciones, relativas a efectos ambientales, a las que queda sujeta la redacción del correspondiente proyecto de construcción y su ejecución.

1.ª Se definirá la localización, tratamiento a realizar, forma y características finales de las escombreras y vertederos que albergarán los residuos generados durante la obra. Se garantizará la inexistencia de riesgos e inestabilidad de taludes y laderas, así como su integración paisajística en el medio natural. No podrán verse materiales sobrantes de la obra o cualquier otro tipo de residuos en lugares distintos de los seleccionados para este fin. Las actuaciones que a este respecto se realicen tendrán en cuenta las garantías expresadas en las condiciones 4.ª y 7.ª de esta Declaración.

2.ª Se definirá con precisión la localización y características de las canteras, graveras y préstamos, así como tipo y cantidad de los materiales que se extraerán, para ser utilizados en esta obra.

Se atenderá a las exigencias establecidas en la condición 7.ª, que puedan ser aplicables a la vegetación existente en los terrenos afectados por extracciones de material.

3.ª Se garantizará la no afección a recursos de agua superficial y subterránea por vertidos contaminantes que puedan realizarse durante la fase de construcción, así como, una vez esté en funcionamiento la vía, por accidentes en el caso de transporte de mercancías tóxicas o peligrosas. A este fin se preverán las medidas adecuadas que garanticen un correcto drenaje y recogida de este tipo de sustancias.

4.ª Se garantizará la no afección ni la ocupación permanente o temporal de cualquier curso de agua superficial, cauces o márgenes de éstos, durante la construcción, por almacenamiento de maquinaria o cualquier tipo de materiales de obra, sin perjuicio de las actuaciones a las que se refiere la condición 6.ª de esta Declaración; en este sentido, se prestará especial atención al paso sobre el Río Tajo, Río Almonte, Arroyo de Canalejos, Arroyo de Frontal, Barranco de la Garganta de los Gavilanes, Arroyo Berenga y Arroyo de la Linde del Descansadero.

5.ª Se garantizará la recuperación y regeneración de las condiciones de los cauces y caudales de los Ríos Tajo, Almonte y Barranco de la Garganta de los Gavilanes, una vez haya concluido la construcción de las estructuras de cruce.

6.ª El cruce de la vía sobre el Barranco de Garganta de los Gavilanes (Arroyo de la Vid), se diseñará de manera que se garantice la evacuación de caudales correspondientes a avenidas excepcionales, teniendo en cuenta el riesgo de arrastre de materiales de gran tamaño y su posible acumulación en la estructura de desagüe.

Se garantizará un diseño adecuado para la infraestructura de cruce que esté integrado estéticamente en el paisaje y no suponga una ruptura con las características morfológicas y del entorno.

7.ª En todas las actuaciones que se deriven de la construcción de la vía se preverá un estricto control que garantice la protección de la vegetación autóctona, evitando dañar especialmente los pies de encina (*Quercus rotundifolia*) y alcornoque (*Quercus suber*) que no estén situados en el terreno ocupado por la traza de la vía. En caso de ser necesario el desplazamiento de pies correspondientes a estas especies, deberá preverse su retirada selectiva con el adecuado tratamiento de extracción y conservación y su posterior reposición de acuerdo con lo que se especifique en el proyecto de recuperación a que se refiere la condición 14 de esta Declaración.

8.ª Se garantizará que las obras, movimientos de maquinaria, movimientos de tierras y en especial voladuras con explosivos se realicen en los momentos que menos efectos negativos tengan sobre la fauna presente en el territorio. Para ello se elaborará un documento que refleje el plan de actuaciones estableciendo los periodos en los que se pretenden realizar.

9.ª Los taludes excavados en trincheras o desmontes así como los correspondientes a terraplenes de cuyas características superficiales y de diseño puedan derivarse riesgos de erosión o desprendimientos, deberán incorporar para su protección, los siguientes dementos:

- Cunetas de guarda en las coronaciones así como los correspondientes colectores de desagüe.

- Bermas intermedias de al menos 1 metro de anchura con ligera pendiente hacia la superficie del talud.

10. Se definirá la localización de las instalaciones auxiliares de obra de carácter temporal tales como plantas de hormigón y asfalto, parque de maquinaria, planta de asfaltado, almacenes de materiales, aceites y combustibles y se garantizará la inexistencia de afecciones al medio, así como la recuperación natural del terreno afectado en cumplimiento de lo establecido en la condición 13.ª.

11. Se realizarán los necesarios pasos subterráneos o elevados a través de la vía, de manera que se garantice el mantenimiento de un grado de permeabilidad en el territorio acorde con las necesidades de accesibilidad y desplazamientos actuales, así como en relación a las previsiones de uso del territorio que estén recogidas en los correspondientes planes y directrices que le afecten.

Se facilitará el acceso tanto de vehículos y personas como de maquinaria agrícola y ganado, en vías principales y secundarias, caminos vecinales y vías pecuarias (Cañada Real del Puerto de Miravete y Cordeles).

Asimismo se preverá y garantizará el libre desplazamiento de fauna en el territorio ocupado.