

CIERRE DEL EJERCICIO DE 2002**IV. Memoria sobre organización**

La Confederación Hidrográfica del Sur de España es, como las restantes Confederaciones, una Entidad de Derecho Público con personalidad jurídica propia y distinta de la del Estado, aunque adscrita a efectos administrativos al Ministerio de Medio Ambiente (a partir del R.D. 758/1996, de 5 de mayo, de reestructuración de departamentos ministeriales, ya que hasta 1995 dependía del desaparecido MOPTMA) a través de la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas. Cuenta con plena autonomía funcional, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Aguas, Ley 29/1985, de 2 de agosto.

Así pues, esta Confederación Hidrográfica dispone de autonomía para regir y administrar por sí los intereses que les sean confiados; para adquirir y enajenar los bienes y derechos que puedan constituir su propio patrimonio; para contratar y obligarse y para ejercer ante los Tribunales todo género de acciones, sin más limitaciones que las impuestas por las leyes. Sus actos y resoluciones agotan la vía administrativa.

Las funciones, atribuciones y cometidos de esta Confederación Hidrográfica son los recogidos para los Organismos de cuenca en los artículos 21 y 22 de la Ley de Aguas.

Desde el punto de vista de su naturaleza jurídica, las Confederaciones Hidrográficas hasta fechas recientes eran Organismos Autónomos de carácter comercial, industrial, financiero o análogo, de acuerdo con la clasificación de los Organismos Autónomos que realizaba el Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria y, por lo tanto, con las especialidades en materia presupuestaria y de control que esta norma contempla. No obstante, su actividad genérica se realiza en régimen de Derecho Administrativo, a diferencia de los entes del antiguo artículo 6.5 del TRLGP).

Tras la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE), se pretende racionalizar y actualizar la regulación de la Administración Institucional de la Administración General del Estado, regulándose en su Título III bajo la denominación genérica de «Organismos Públicos», que se dividen tan sólo en dos modelos básicos: Organismos Autónomos y Entidades Públicas Empresariales.

Dentro del plazo transitorio previsto, Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, en su título IV, capítulo II, realiza la adecuación a la LOFAGE de determinados organismos autónomos y entidades de Derecho público. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 60, las Confederaciones Hidrográficas han pasado a tener la condición de Organismos Autónomos, con las consecuencias derivadas de la regulación de los mismos.

A su vez, dicha Ley en su artículo 52.6 modifica los artículos 99 y 100 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria, relativos al modelo de control de la gestión económico-financiera de los diferentes organismos públicos. Se establece que el modelo de control que, como regla general, se aplicará a los organismos autónomos es la función interventora que se completará con el control financiero permanente, previendo, no obstante, que el Consejo de Ministros puede acordar como único sistema de control el control financiero permanente, regulado en el artículo 100 del TRLGP.

Por Resolución de 25 de enero de 1999, de la Intervención General de la Administración del Estado (BOE de 4 de febrero de 1999), se ordena la publicación del Acuerdo de Consejo de Ministros de 8 de enero de 1999, sobre régimen de control económico-financiero aplicable por la Intervención General de la Administración del Estado a determinados organismos públicos.

En su punto tercero se señala que los organismos autónomos que con anterioridad a su adaptación a la LOFAGE tuvieran la condición de organismos autónomos de carácter comercial, industrial, financiero o análogos estarán sometidos como único sistema de control al control financiero permanente. Por lo tanto, se continúa con el mismo sistema existente en la actualidad.

La sede de la Confederación Hidrográfica del Sur radica en Málaga y sus competencias se extienden, según la Disposición Transitoria 2.ª del Real Decreto 650/1987, de 8 de mayo, sobre el territorio de las cuencas hidrográficas que vierten al mar Mediterráneo, entre el límite de los términos municipales de Tarifa y Algeciras (Cádiz) y la desembocadura del río Almanzora (Almería), incluida la cuenca de este último río, quedando excluida la de la Rambla de Canales; comprende además la cuenca endorreica de Zafarraya.

Por consiguiente, el territorio de la Confederación Hidrográfica del Sur de España, sobre el que extiende su competencia en materia de aguas, comprende la vertiente mediterránea de Andalucía, estando conformado por un conjunto de cuencas en forma de franja paralela a la costa con

una longitud de unos 350 km. y una anchura media del orden de 50 km., extendiéndose sobre un territorio de 18.425 km².

En su territorio se integran casi la totalidad de las provincias de Málaga (con 93 municipios de un total de 100) y Almería (con 96 de sus 103 municipios), así como la zona costera de Granada (con 52 de sus 191 municipios) y el Campo de Gibraltar e la provincia de Cádiz (con 7 de los 42 municipios que la componen). En total suponen 248 municipios y una población de unos 2.500.000 habitantes. Además, se realizan actuaciones en las ciudades de Ceuta y Melilla.

Atendiendo a criterios geográficos de la Cuenca, a las diferentes regiones y comarcas existentes desde un punto de vista geográfico natural y social, y en base a criterios hidrológicos, para establecer unidades básicas de explotación de aguas superficiales y subterráneas se ha dividido la Cuenca en cinco sistemas, numerados del I al V, desde el Oeste hacia el Este, estando divididos cada uno de ellos, a su vez, en varios subsistemas.

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Aguas, los órganos de gobierno de la Confederación Hidrográfica del Sur son:

- La Junta de Gobierno.
- El Presidente.

En relación a la estructura organizativa básica, esta Confederación Hidrográfica está dividida en 4 unidades: Presidencia, Secretaría General, Dirección Técnica y Comisaría de Aguas.

El Presidente del Organismo es nombrado y cesado por el Consejo de Ministros a propuesta del Ministro de Medio Ambiente, con rango de Director General. Las competencias y funciones del Presidente son las recogidas en el artículo 33 del Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica, aprobado por el R.D. 927/1988, de 29 de julio.

Tal como señala el artículo 3 del R.D. 1821/1985, de 1 de agosto, por el que se integran en las Confederaciones Hidrográficas las funciones de las Comisarías de Aguas y se modifica su estructura orgánica, bajo la directa dependencia del Presidente de la Confederación Hidrográfica, cada una de ellas queda estructurada en tres unidades: la Comisaría de Aguas, la Dirección Técnica y la Secretaría General. Estas son, por tanto, las tres unidades básicas en que se organiza el funcionamiento del Organismo. Las funciones de cada una de ellas están recogidas en los artículos 4, 5 y 6, respectivamente, de la citada norma.

En cuanto a la organización contable del Organismo, hay que señalar que, de acuerdo con el R.D. 2145/1985, de 23 de octubre, por el que se concede a los Organismos Autónomos la competencia para organizar su contabilidad (de acuerdo con las normas del MEH y las instrucciones de la IGAE), existe una Unidad de Contabilidad bajo la dependencia del Presidente del Organismo, contando así el Organismo con una autonomía contable, equiparable a la que dispone en otras áreas de su actividad.

Debe señalarse que la organización contable se encuentra centralizada, no existiendo subentidades contables.

En cuanto a los principales responsables de la actividad contable, tanto a nivel político como de gestión, se encuentran:

El Presidente de la Confederación Hidrográfica, dentro del desempeño de la superior función directiva y ejecutiva del Organismo, siendo además el competente, según el artículo 33.2 del R.A.P.A. y P.H., para autorizar los gastos que se realicen con cargo a créditos del presupuesto del Organismo y ordenar los pagos correspondientes, así como para aplicar el régimen fiscal en materia de dominio público hidráulico.

El Secretario General, que, de acuerdo con el artículo 6.2.c) del R.D. 1821/1985, de 1 de agosto, tiene entre sus funciones: «la gestión de la actividad económica y financiera, la contabilidad interna del organismo, la habilitación y la pagaduría».

Dentro de la Secretaría General se encuentra el Área Económica, dirigida por la Jefa del Área Económica.

Dentro del Área Económica, y dependiendo de la responsable de la misma, se encuentra el Jefe de Servicio de Presupuestos y Contabilidad. Destinados en este Servicio hay una serie de funcionarios encargados de las tareas contables.

14636 RESOLUCIÓN de 30 de junio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «autopista de peaje A-41, Madrid-Toledo», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo de 2001,

y su reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificados por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Con objeto de iniciar el procedimiento, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió, con fecha de 3 de julio de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente la memoria-resumen del estudio informativo «Autopista de Peaje A-41, Madrid-Toledo».

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en cumplimiento del artículo 13 del Reglamento, con fecha 11 de septiembre de 2001 inició el período de consultas previas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Real Decreto 1131/1988, con fechas de 11 de diciembre de 2001 y 16 de enero de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental envió a la Dirección General de Carreteras el contenido de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

El estudio informativo de la «Autopista de Peaje A-41, Madrid-Toledo» promovido por la Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Real Decreto 1131/1988, fue sometido conjuntamente con el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública por un periodo de treinta días hábiles, tras el anuncio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 9 de mayo de 2002.

Con posterioridad, conforme al artículo 16 del Real Decreto 1131/1988, con fechas de 4 y 22 de noviembre y 18 de diciembre de 2002, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el estudio informativo del proyecto referido, el estudio de impacto ambiental y el expediente de información pública, al objeto de que se formulara la correspondiente declaración de impacto ambiental, previa a la aprobación definitiva del estudio.

En el anexo II se describen los datos esenciales del estudio informativo; en el anexo III se recogen los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental y en el anexo IV se incluye la relación de alegantes y un resumen de las alegaciones más significativas presentadas durante el periodo de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por la Ley 6/2001 de 8 de mayo de 2001 de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/86 de 28 de junio de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autopista de Peaje A-41, Madrid-Toledo».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente y completado el análisis con una visita a la zona del proyecto, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de acuerdo con la información aportada por el promotor, considera que de las diez alternativas existentes para el proyecto «Autopista de Peaje A-41, Madrid-Toledo», las alternativas 1, 3 y 3' son viables desde el punto de vista medioambiental, bajo los condicionantes que en esta declaración de impacto ambiental se exponen.

En el estudio de impacto ambiental se realiza una valoración de los impactos ambientales de las distintas alternativas propuestas, resultando la alternativa 2 con el valor de menor impacto ambiental, seguida de las alternativas 1 y 3, y concluye que todos los impactos tienen carácter compatible o moderado y pueden ser minimizados con la aplicación de medidas protectoras, correctoras y compensatorias.

Se ha realizado un análisis multicriterio con dos hipótesis de estudio. En dicho análisis los criterios y variables de medición que se han tenido en cuenta han sido: rentabilidad económica-social, impacto ambiental, coste de primer establecimiento y mejora de las condiciones de circulación (ahorro de tiempo, de combustibles y de accidentes a lo largo de veinte

años). Con la primera hipótesis, en la que se asigna al criterio de mejora de las condiciones de circulación el mayor valor, menor valor al coste de primer establecimiento, y a la rentabilidad e impacto ambiental igual valor, la alternativa 3' es la que resulta con mayor puntuación seguida de las alternativas 1, 6' y 3. En la segunda hipótesis, en la que a todos los criterios se les asigna el mismo valor excepto al coste de primer establecimiento, que se le asigna el menor valor, resulta la alternativa 1 como la de mayor puntuación, seguida de las alternativas 3', 3 y 6.

Como resultado del análisis del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental, se observan los siguientes condicionantes ambientales:

Para las alternativas 2, 4, 5, 4' y 5' los condicionantes ambientales más relevantes son, por un lado, la afección directa a la IBA n.º 2 «Torrejón de Velasco-Secanos de Valdemoro» y, por otro, la afección indirecta a las zonas de matorral con presencia de comunidades gipsícolas y halófilas (hábitats prioritarios según el Real Decreto 1997/1995 que transpone la Directiva 92/43/CEE).

Los impactos ambientales más significativos de las alternativas 1, 6' y 3' son los derivados de su proximidad en el primer tramo del trazado al Parque Regional del Curso Medio del Guadarrama y su Entorno.

Las alternativas con origen en el enlace con la carretera de circunvalación M-50 (alternativas 3, 4, 5 y 6) presentan valores de impacto similares, aunque destaca con valores menores de impacto la alternativa 3, por su menor longitud de trazado, por no afectar a la IBA n.º 2 Torrejón de Velasco - Secanos de Valdemoro y estar más alejada del Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama y su Entorno, que el resto de las alternativas.

Las alternativas que tiene en común su origen en la carretera de circunvalación M-40 y terminan en la carretera de circunvalación M-50 (3', 4', 5' y 6'), tienen una mayor incidencia socioeconómica, al afectar a suelo urbano y urbanizable en zonas de muy alta densidad de población del área metropolitana de Madrid. Es una zona antropizada y destacan por su mayor incidencia los impactos sobre la calidad sonora y la calidad atmosférica, siempre susceptibles de sensible disminución con la aplicación de las oportunas medidas correctoras.

Desde el punto de vista socioeconómico el condicionante ambiental más revelante, para todas las alternativas estudiadas, es la afección directa a terrenos de suelos productivos en la «comarca de La Sagra». A su vez, el tramo «Mocejón Norte» presenta un valor de impacto moderado debido a la ocupación de una gran superficie dedicada a cultivos de regadío de notable interés económico como es la vega del Tajo.

Del análisis de las alegaciones presentadas durante el periodo de información pública se concluye con un conjunto de consideraciones o propuestas de actuación, que podrían contribuir a mejorar el proyecto. De entre todas las consideraciones propuestas, caben citar los ajustes y modificaciones de trazado del tramo comprendido entre las carreteras de circunvalación M-40/M-50, con el fin de disminuir las afecciones urbanísticas en los municipios de Leganés, Getafe y Fuenlabrada, así como los ajustes y modificaciones de trazado en los tramos «comarca de la Sagra» y «Mocejón Norte», común a todas las alternativas.

Por tanto, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento como órgano promotor del proyecto, para desarrollar cualquiera de las tres alternativas (1, 3 o 3') deberá cumplir las recomendaciones y medidas preventivas, protectoras y compensatorias definidas en el estudio de impacto ambiental en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado

1.1 Adecuación Ambiental de la alternativa 1 (origen en la radial R-5).

Con objeto de minimizar la ocupación de los suelos clasificados como urbanos y urbanizables en el término municipal de Serranillos del Valle, en el proyecto se adoptarán las soluciones constructivas necesarias para minimizar dicha ocupación, como reducir el desarrollo de los taludes, reducir la mediana de la autopista dentro de los límites establecidos en la norma 3.1.IC de trazado, de la instrucción de carreteras (B.O.E. de 2 de febrero de 2000) y situar las vías de servicio y caminos de enlace lo más próximos al tronco de la autopista.

Además, en la zona de afección de la autopista a los suelos clasificados como urbanos y urbanizables se instalarán diques de tierra como sistemas de apantallamiento visual y acústico que serán revegetados, tal y como se establece en las condiciones 6 y 10 de esta declaración.

1.2 Adecuación Ambiental de la alternativa 3 (origen en la carretera M-50).

Debido a la afección al Bien de Interés Cultural «Convento de Santa Juana» y sus aledaños, y a las zonas arqueológicas recogidas en el Pla-

neamiento Urbanístico de Cubas de la Sagra, se adoptarán distintas soluciones constructivas, como reducir el desarrollo de los taludes, reducir la mediana de la autopista dentro de los límites establecidos en la norma 3.1.I.C de trazado, de la instrucción de carreteras (B.O.E. de 2 de febrero de 2000) y situar las vías de servicio y caminos de enlace lo mas próximo al tronco de la autopista. Si con estas soluciones no se evitara la afección al «Convento de Santa Juana», se estudiará la posibilidad de una modificación de trazado para alejarlo del recinto protegido.

1.3 Adecuación ambiental de la alternativa 3' (origen en la carretera M-40).

Con objeto de minimizar la ocupación de los suelos clasificados como urbanizables en el distrito de Carabanchel, en el enlace de la autopista con la carretera de circunvalación M-40, y en coordinación con los proyectos de ampliación de la M-40 y de la radial R-5, se adoptarán las soluciones constructivas necesarias para reducir el desarrollo de los taludes y aproximar las distintas vías de enlaces y calzadas laterales de los distintos proyectos.

Con el fin de reducir el nivel sonoro al suelo urbano y urbanizable en Leganés, en el tramo comprendido entre el cruce de la autopista con la carretera M-45 y el cruce con la carretera M-402, en la margen derecha de la calzada de la autopista se implantarán sistemas de apantallamiento acústico, cuyo diseño se estudiará para mejorar la integración paisajística de la infraestructura en el entorno.

En el tramo en el que el trazado de la autopista afecta a los terrenos reservados para la ampliación del centro comercial Parquesur, para minimizar dicha afección, el trazado cruzará esos terrenos en viaducto, quedando sólo afectado por las pilas de apoyo.

Con el fin de minimizar la ocupación de terrenos y disminuir la contaminación acústica y atmosférica en las zonas de suelo urbano y urbanizables en los términos municipales de Leganés y de Getafe, en el tramo comprendido entre la carretera M-402, el Hospital de Getafe y el parque de la Alhóndiga, el trazado se desarrollará en túnel. Para ello, se garantizará el estricto cumplimiento de las normas e instrucciones vigentes sobre túneles (IOS-98, «instrucción para el proyecto, construcción y explotación de obras subterráneas para el transporte terrestre») y todas aquellas normas de carácter internacional que pudieran ser de aplicación para garantizar la seguridad en este tipo de obras. Entre los elementos de seguridad, cabe distinguir los ligados a la infraestructura (nichos de seguridad e incendio, refugios, galerías de conexión y apartaderos) y los sistemas técnicos y de control de mando (ventilación, iluminación, puestos S.O.S., detectores de incendios, medidores de CO y de opacidad, instalación de transmisión, señalización y centrales de control y mando). Se dispondrá de un centro de control y vigilancia que permita el seguimiento de todos los sistemas de seguridad instalados en el túnel.

En caso de que no se considere viable desde los puntos de vista técnico o económico la solución en túnel para todo el tramo indicado, se desestimará la construcción de la alternativa 3', seleccionándose cualquiera de las otras alternativas medioambientalmente viables, 1 ó 3.

1.4 Adecuación Ambiental para el tramo en común de las alternativas 1, 3 y 3' (Comarca de la Sagra y Mocejón).

En el proyecto de construcción se estudiará la modificación del trazado necesarias para minimizar la afección a las explotaciones de industrias cerámicas, concesiones de explotación de áridos y polígonos industriales situados en los términos municipales de Illescas, Numancia de la Sagra, Villaluenga de la Sagra y Cobeja.

Además, de forma complementaria se adoptarán las soluciones técnicas necesarias para minimizar la ocupación del suelo en estas zonas, como son reducir el desarrollo de los taludes, reducir la mediana y situar las vías de servicio y caminos de enlace lo mas próximo al tronco de la autopista, tal y como se indica en las condiciones 1.1 y 1.2.

Para minimizar la afección a los suelos, a la vegetación y al paisaje, destacando por su singularidad y extensión, los tramos que atraviesan la vega del Tajo y los montes de utilidad pública ubicados en Villaluenga de la Sagra y Cobeja, y para facilitar las posibilidades de recuperación de las zonas de vegetación natural que constituyen comunidades de vegetación gipsófila y halófila, se estudiará la viabilidad técnica de sustituir los desmontes y terraplenes con altura superior a 15 m por falsos túneles, túneles y viaductos.

Se realizará un estudio en detalle del trazado en la fase de anteproyecto, con el fin de evitar o minimizar la ocupación de las fincas de Hígaros y Velilla (en los términos municipales de Mocejón y Ollas del Rey), y los bienes patrimoniales y restos arqueológicos de «Valenzana», «El Cerrón» y «Camino del Sendero» (término municipal de Yuncos). Además, se evitará

la ocupación y nuevo encauzamiento de los arroyos del Vedado, Dos Villas y Casarinos.

Con objeto de minimizar la afección a las parcelas de suelo urbano n.º 1, 2 y 3 de la urbanización «Casa de Campo de Toledo», se estudiarán distintas soluciones de trazado para el acceso a la ciudad de Toledo.

2. Protección y conservación de los suelos y de la vegetación

De acuerdo a lo indicado en la condición 1 de esta declaración, como criterio general, en el proyecto de construcción se adoptarán soluciones que minimicen la ocupación del suelo y de la vegetación. Además, con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de todos los ríos, arroyos y barrancos, las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia suficiente que evite estas formaciones y que permita la revegetación, siempre de acuerdo a lo indicado en la condición 3 sobre ocupación del Dominio Público Hidráulico. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera.

Con el mismo criterio de minimizar la ocupación del suelo y proteger la vegetación, antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible a la franja de ocupación de la explanación de la vía. Las zonas de instalaciones auxiliares y de caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior del suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación. En el proyecto de construcción se definirán las zonas de acopio y las condiciones de mantenimiento y conservación de la tierra vegetal hasta su reutilización, así como el plan de gestión de tierras, las zonas de restauración previstas y la programación de actuaciones. Si el balance de tierras vegetal fuera excedentario, la tierra sobrante no se destinará a vertedero, estudiándose soluciones viables para su reutilización en el proyecto o para otros fines.

Las instalaciones auxiliares, tales como el parque de maquinaria, el almacén de materiales, las instalaciones provisionales de obra y la planta de aglomerado asfáltico, se situarán en las zonas donde los suelos y la vegetación no tengan especial valor de conservación. En concreto, serán excluidas las zonas protegidas o catalogadas por las distintas administraciones, suelos de valor agrológico de la vega del Tajo, zonas ocupadas por vegetación de interés (pinares, formaciones de ribera, comunidades de vegetación gipsícolas y halófilas), hábitats asociados a zonas húmedas y corrientes de aguas y todas aquellas otras zonas identificadas como elementos ambientales significativos en el estudio de impacto ambiental.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos en la mayor medida posible, la explanación de la traza y los caminos existentes.

Asimismo, los ejemplares arbóreos de mayor interés deberán ser protegidos mediante jalones, vallados y recubrimiento del tronco, para evitar daños al tronco, a las ramas y al sistema radicular, por el movimiento de la maquinaria de obra.

3. Protección del sistema hidrológico

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Tajo, las siguientes medidas:

El trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, según se indica en la condición 1, evitará la rectificación y canalización del cauce de los arroyos del Vedado, Dos Villas y Casarinos.

Para las obras de drenaje proyectadas se tendrá en cuenta la avenida correspondiente a un periodo de retorno de quinientos años, que deberá ser evacuada sin problemas en todos los cauces afectados.

Para evitar la alteración de la red de drenaje actual, así como para mantener la necesaria seguridad ante avenidas y posibles inundaciones, los cauces interceptados tendrán cada uno un drenaje transversal propio, desechándose la concentración de las escorrentías de diferentes cuencas parciales en un único punto de drenaje.

El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985, de Aguas, sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 sobre la pro-

tección de la vegetación de ribera. Siempre que técnicamente sea viable, se colocarán las pilas fuera de los cauces.

No se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas de las que directamente o indirectamente por escorrentía o por erosión, se afecte a los ríos, arroyos o cauces estacionales.

Se estudiará la permeabilidad y vulnerabilidad de los acuíferos cuaternarios y del terciario detrítico de Madrid, al objeto de poder identificar las afecciones del proyecto a dichos acuíferos y a los pozos en explotación, y diseñar las soluciones técnicas que eviten cualquier afección y garanticen la reposición de los pozos afectados. Este estudio también servirá de información básica para definir las zonas de recarga, que serán excluidas a efectos de localización de instalaciones auxiliares y posibles vertederos temporales y permanentes.

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de las excavaciones de los estribos de las obras de paso y de los túneles, se derivarán y se someterán a sistemas de desbaste y decantación de sólidos. Estas aguas podrán ser vertidas a los cursos de agua y barrancos, si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos, y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo. Si el agua procedente del sistema de desbaste y decantación no cumpliera esos requisitos, deberá recibir otros tratamientos de depuración y filtrado.

Para ello, el programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento de estas aguas tratadas y, además, las medidas de inspección periódica del parque de maquinaria para controlar posibles vertidos y fugas accidentales.

En ningún caso, los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán según la normativa aplicable.

4. Protección de la fauna

Tal y como se establece en las condiciones 2 y 3, se evitará la afección a los cursos de agua y a la vegetación de ribera asociada, por su interés como hábitats para la fauna.

El estudio de impacto ambiental señala como hábitats faunísticos más significativos y representativos por sus características y fauna asociada, los pinares, las zonas de matorral halófilo y gipsícola, las zonas de cultivos de secano y las zonas húmedas, que es donde se extremarán las precauciones durante la fase de construcción. En este sentido, se jalonarán y señalará la zona de obras en el entorno de dichos espacios, de tal manera que se asegure la mínima afección a los mismos. Además, con objeto de asegurar el éxito reproductor de las poblaciones de fauna que habitan estas zonas, se limitará el desbroce y los grandes movimientos de tierra durante el periodo de tiempo comprendido entre marzo y agosto, tal y como se recoge el estudio de impacto ambiental.

En coordinación con los correspondientes órganos competentes de las Comunidades Autónomas afectadas, antes de la aprobación del proyecto de construcción, se realizará un estudio sobre la posible afección a los lugares de nidificación de especies de especial interés de conservación, al objeto de diseñar las medidas preventivas, correctoras y compensatorias (traslado de nidos y madrigueras) necesarias para garantizar la conservación de esas especies.

Asimismo, se realizará un estudio sobre los corredores de fauna, que valore el efecto barrera del trazado y determine la necesidad de establecer pasos específicos de fauna. En el caso de ser necesario pasos específicos, el proyecto de construcción definirá su ubicación, dimensiones y características, atendiendo a su pretendida funcionalidad.

Independientemente de la necesidad de pasos específicos, se adecuarán las obras de drenaje transversal como pasos para anfibios, reptiles y mamíferos de pequeño tamaño. Para ello, las salidas de los drenajes se protegerán contra la erosión mediante soleras y éstos se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna. Además, se revegetará el terraplén y el entorno de la obra de drenaje para facilitar su utilización por la fauna. Como material de construcción de estas obras no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

En el tramo que atraviesa los regadíos de la vega del Tajo, también se establecerán pasos de fauna en las acequias que sean repuestas, dejando un pasillo a ambos lados de la acequia o con otro sistema que tenga la misma finalidad. De impedirlo el tipo de reposición de acequia previsto, el paso de fauna se trasladará allí donde su disposición resultare viable.

En los drenajes laterales, arquetas y sifones se diseñarán rampas o acequias o cualquier otro dispositivo de escape para los vertebrados de pequeño tamaño.

Para impedir el acceso de los animales de pequeño tamaño a la autopista, el vallado a lo largo del trazado será de tipo progresivo y tendrá su base enterrada. Además se dispondrán de pequeñas puertas o rampas unidireccionales para permitir la salida de los animales que pudieran accidentalmente acceder a la calzada.

El programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación, incorporará las campañas de muestreo necesarias para verificar la eficacia de las medidas aplicadas.

5. Protección atmosférica

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la obra pudiera producir sobre las localidades más próximas y sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, y para evitar daños sobre los cultivos situados en las márgenes, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso de la zona o instalaciones auxiliares y parque de maquinaria y de las zonas de préstamos y vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y a la climatología estacional, al objeto de mantener permanentemente húmedos los caminos y zonas de obra.

Además, los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán siempre tapados.

6. Contaminación acústica

El proyecto de construcción incluirá un estudio de predicción de los niveles sonoros para la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos, se traducirá en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará todas las zonas sensibles próximas al trazado de la autopista, como son los suelos clasificados de urbanos y urbanizables en los términos municipales de Leganés, Getafe y Serranillos del Valle, las edificaciones dispersas situadas a menos de 200 metros de la nueva vía y las viviendas situadas en el entorno del enlace de Toledo, entre otras.

Además de lo establecido en la condición 1 sobre sistemas de apantallamiento acústico, el estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar otras medidas de protección necesarias para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Se seleccionarán las soluciones que mejor se adecuen a las características paisajísticas del ámbito del trazado.

En el caso de que el proyecto de construcción desarrolle la alternativa 3', en la zona en la que el trazado discurre próximo al hospital de Getafe, la autopista se proyectará de forma que el ruido, y sobre todo las vibraciones producidas, no afecten de forma negativa a las actividades de dicho hospital. A estos efectos, se realizará un estudio de la posible afección por vibraciones a las actividades del hospital, tanto para la fase de construcción como para la fase de explotación de la nueva vía. Este estudio, que deberá formar parte del proyecto de construcción, deberá incorporar, en caso de confirmarse alguna afección, las medidas correctoras necesarias para su reducción a los límites tolerables, de acuerdo a lo establecido en el Decreto 78/1999, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid, así como su presupuesto.

Los objetivos de calidad para los niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil, medidos a una distancia de 1,5 metros del foco emisor y a 1,2 metros del suelo serán los siguientes:

Zonas hospitalarias, educativas, culturales y espacios protegidos:

Leq (8 horas-22 horas) menor que 50 dB(A).

Leq (22 horas-8 horas) menor que 40 dB(A).

Zonas residenciales y zonas verdes, excepto las zonas de transición:

Leq (8 horas-22 horas) menor que 55 dB(A).

Leq (22 horas-8 horas) menor que 45 dB(A).

Zonas comerciales o empresariales y deportivas o recreativas:

Leq (8 horas-22 horas) menor que 65 dB(A).

Leq (22 horas-8 horas) menor que 55 dB(A).

Zonas industriales y servicios públicos:

Leq (8 horas-22 horas) menor que 70 dB(A).

Leq (22 horas-8 horas) menor que 60 dB(A).

Áreas especialmente ruidosas. Zonas afectadas por infraestructuras de transporte y áreas de espectáculo al aire libre:

Leq (8 horas-22 horas) menor que 75 dB(A).

Leq (22 horas-8 horas) menor que 65 dB(A).

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en las zonas situadas a menos de 500 metros de suelo urbano con-

solidado en el momento de la realización de las obras, siempre de acuerdo con las ordenanzas municipales en materia de ruidos, que de ser más restrictivas, siempre será de aplicación lo que en ellas se indique.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán ser detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico de previsión aplicado en el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición. De los resultados del programa de vigilancia ambiental se determinará, en su caso, la necesidad de incrementar las medidas correctoras previstas o revisar los sistemas de apantallamiento implantados.

7. *Protección del patrimonio cultural*

Dado la presencia de yacimientos arqueológicos en el ámbito del estudio, en coordinación con los órganos competentes de las respectivas Comunidades Autónomas, el proyecto de trazado y construcción recogerá los resultados de la prospección intensiva realizada en la franja de ocupación del trazado y en las zonas destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras, e incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con los citados organismos, en el que se consideren las posibles modificaciones de trazado, medidas preventivas y correctoras posibles e iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

Se realizará un estudio detallado y valoración sobre su afección, con objeto de adoptar las medidas de actuación y modificación de trazado, en su caso, en los siguientes yacimientos arqueológicos: El Parche en Carranque, El Valle, La Cruz del Muerto y La Pradera en Ugena, Valenzana, El Cerrón y el Camino del Sendero en Illescas, el Palomar de Velilla, el Pozo Lazo y el Pinedo en Mocejón y Toledo.

8. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes*

El proyecto de construcción incorporará la reposición de todas las vías pecuarias afectadas según el estudio de impacto ambiental, de forma que se garantice el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios. Para ello se tendrán en cuenta las determinaciones establecidas en la Ley 3/95 de vías pecuarias y en la Ley 8/1998 sobre vías pecuarias de la Comunidad de Madrid, y las soluciones de reposición propuestas tendrán que estar aprobadas por los respectivos organismos competentes.

Durante la fase de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de los caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los Ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos, y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que dicha reposición conlleva. Se tendrá en cuenta lo indicado en la Resolución de 27 de febrero de 1998, sobre la utilización y usos de caminos en la provincia de Toledo.

La reposición de las infraestructuras de riego afectadas se realizará en coordinación con las personas o los organismos responsables de su explotación, de forma que se garantice la total restitución y continuidad de la red de acequias y minimice la afección temporal por caída de materiales de obra y los cortes temporales de suministro.

9. *Localización de canteras, préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

Se restringirá a lo estrictamente imprescindible la apertura de caminos provisionales de obra, utilizando el abundante viario rural existente, excepto que se justifique su necesidad.

Se realizará una cartografía de clasificación del territorio a escala 1:5.000, que servirá para definir las zonas excluidas, restringidas o admisibles, a efectos de la localización de las instalaciones auxiliares de obras,

vertederos temporales o permanentes, zonas de préstamos y viales de acceso necesarios, en su caso. Este plano se incluirá en el documento de planos del proyecto.

Entre las mencionadas zonas de exclusión se incluirán, al menos, las siguientes:

Espacios naturales protegidos, inventariados o catalogados como la «vega del Tajo», comunidades de matorral natural, montes de utilidad pública, zonas de ocupación de las comunidades gipsícolas y halófilas y todas aquellas otras zonas de interés para la fauna identificadas en el estudio de impacto.

Banda de servidumbre a cada lado de los ríos, los barrancos y las acequias.

Entorno de núcleos urbanos, zonas residenciales y de servicios.

Zonas de alto potencial ecológico e interés cultural.

Otras zonas identificadas como elementos ambientales significativos en el estudio de impacto ambiental.

El proyecto de construcción incluirá un estudio de canteras o zonas mineras abandonadas existentes en el entorno de la actuación, para determinar las posibilidades de ser empleadas como zonas de vertido de los excedentes de obra y así contribuir positivamente a restaurar zonas degradadas. El proyecto incluirá un plano de localización y delimitación de las posibles canteras a utilizar como zonas de vertido y de las zonas de acopio temporal.

Asimismo, se incluirá un plan de obra, donde se detallarán las medidas protectoras necesarias, para la fase de explotación y se redactará el correspondiente proyecto de recuperación ambiental, según se expone en la condición 10, que deberá incluirse en los documentos contractuales del proyecto de construcción.

En el caso de que los vertederos seleccionados definitivamente no correspondieran a canteras u otras explotaciones mineras abandonadas, tal y como se ha indicado en la condición 7, se procederá a una prospección arqueológica de las zonas seleccionadas, previo a la aprobación del proyecto de construcción.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

En cualquier caso, para la gestión de tierras sobrantes se tendrá en cuenta lo establecido en el plan de gestión integrada de residuos de construcción y demolición de la Comunidad de Madrid (BOCM 8 de abril de 2002) y en el plan de gestión de residuos urbanos de Castilla-La Mancha (Decreto 70/1999) en lo que se refiere a los residuos de demolición.

10. *Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

El proyecto de construcción incluirá un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

En el citado proyecto se definirán las medidas propuestas para la restauración e integración paisajística de los distintos elementos que estén generados de forma directa o indirecta por la obra, como son los taludes en desmonte y terraplén, bocas de túneles, estructuras de paso sobre ríos, barrancos y acequias, obras de fábrica, caminos de obra, diques de tierra antirruído, áreas de préstamos, vertederos y zonas de instalaciones auxiliares.

Deberá prestarse especial atención en el tratamiento de integración paisajística de la autopista, en las siguientes zonas: Enlace con la M-40 y con la M-50, desarrollos urbanísticos de Leganés, Getafe y Serranillos del Valle, ámbito del Convento de Santa Juana en Cubas, ámbitos de ocupación de las comunidades de vegetación gipsícola y halófila en el término municipal de Pantoja, montes de utilidad pública de Villaluenga de la Sagra y vega del Tajo.

Se realizará un balance de tierra y se definirán las zonas que serán objeto de restauración con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de las disponibilidades y el impacto visual de las zonas objeto de restauración. Tal y como se indica en la condición 2, de existir excedentes de tierra vegetal, se buscarán soluciones para su reutilización, como el incremento del grosor de la capa de aporte, evitándose, en todo caso, su destino a vertedero.

Las siembras y plantaciones se diseñarán exclusivamente con especies autóctonas, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán con los criterios establecidos en la condición 1 y en los tramos no condicionados a minimizar la ocupación de suelo,

la morfología resultante para los taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de favorecer la revegetación. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido en las condiciones 2 y 9 de esta declaración, una vez terminadas las obras los caminos de accesos se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente que, a estos efectos, tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía de forma que las siembras e hidrosiembras de los taludes se lleven a cabo inmediatamente después de finalizar la excavación o el relleno. Así mismo, la total ejecución de las plantaciones se llevará a cabo con anterioridad a la emisión de acta de recepción de la obra.

En el proyecto se especificarán las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de las labores de revegetación.

11. Seguimiento y vigilancia

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas preventivas, y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes, su frecuencia y período de emisión. Para ello, el programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de inspección.

Periodicidad de inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbral crítico para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Los informes de seguimiento deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias; de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración.

Programa de vigilancia y seguimiento ambiental para la fase de obras, indicando expresamente los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a la calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de las obras, indicando los recursos humanos y materiales asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre los aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, sobre el desarrollo y la ejecución de las medidas preventivas y correctoras exigidas por esta declaración.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre las zonas de recuperación con tierra vegetal, que se refieren en la condición 2.

Informe sobre la disposición de drenes transversales y obras de paso en cauces y barrancos interceptados, que se refieren en la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección a cauces, referidos en la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección de acuíferos y reposición de pozos, en su caso, referidos en la condición 3.

Informe sobre las actuaciones relativas al acondicionamiento de drenes transversales como pasos de fauna, que se refieren en la condición 4.

Informe sobre las actuaciones relativas a la instalación de pasos específicos, en su caso, que se refieren en la condición 4.

Informe sobre las medidas compensatorias para la fauna, adoptadas, en su caso, referidas en la condición 4.

Informe sobre las medidas de protección atmosférica, llevadas a cabo, referidas en la condición 5.

Informe sobre las medidas de protección acústica ejecutadas, referidas en las condiciones 1 y 6.

Informe sobre las prospecciones e intervenciones arqueológicas realizadas, que se refieren en la condición 7.

Informe sobre las medidas de reposición de vías pecuarias ejecutadas, que se refieren en la condición 8.

Informe sobre las actuaciones de plantación y siembra, realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, que se refieren en la condición 10.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

e) Semestralmente, y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre el estado y efectividad de las medidas de protección del sistema hidrológico, a que se refieren la condición 3.

Informe sobre el estado y efectividad de los pasos de fauna y de los drenajes adecuados como pasos de fauna y las medidas compensatorias adoptadas, en su caso, a que se refieren la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros y, en su caso, proyecto de medidas correctoras adicionales, a que se refieren la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de las plantaciones y siembras realizadas, que se refieren la condición 10.

Se emitirá un informe especial cuando se presente circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la fase de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

12. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación del proyecto de las condiciones y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Asimismo, se remitirán los siguientes informes y documentos:

Descripción y justificación de la alternativa de trazado seleccionada, de acuerdo a lo establecido en la condición 1.

Medidas de protección de la vegetación, plan de gestión de tierras, zonas de restauración previstas y la programación de actuaciones, que se refieren en la condición 2.

Estudio sobre la permeabilidad y vulnerabilidad de acuíferos y medidas de protección del sistema hidrológico, referidos en la condición 3.

Estudios faunísticos de detalle y medidas preventivas, correctoras y compensatorias definidas en coordinación con los organismos competentes, referidos en la condición 4.

Estudio acústico y medidas correctoras previstas, referidas en las condiciones 1 y 6.

Estudio de vibraciones y predicción de impactos sobre la actividad del hospital de Getafe, referido en la condición 6.

Prospección arqueológica y medidas de protección del patrimonio cultural adoptadas en coordinación con los organismos competentes, referidos en la condición 7.

Soluciones para la reposición de vías pecuarias, aprobadas por los organismos competentes, referidas en la condición 8.

Estudio de canteras y huecos de minas para la gestión de préstamos y excedentes de tierras, referido en la condición 9.

Cartografía de clasificación territorial, referida en la condición 9.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, referido en la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refieren la condición 11.

13. Financiación de las medidas correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas preventivas que impliquen algún tipo de obligación sobre la gestión ambiental de las obras, pero no supongan un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y anejos, y en el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

En cumplimiento a lo establecido en el último apartado de la condición 1, cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental sobre el estudio informativo en su diseño en planta, alzado u otros elementos, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificaciones durante la ejecución de la obra, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Lo que se hace público para general conocimiento 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.

Madrid, 30 de junio de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la CA de Madrid	—
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha	—
Subdelegación del Gobierno en Toledo	—
Presidente de la Diputación Provincial de Toledo	—
Confederación Hidrográfica del Tajo	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid)	—
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la CA de Madrid	X
Dirección General de Medio Natural de la CA de Madrid	—
Dirección General de Archivos, Museos y Bibliotecas en la CA de Madrid	X
Dirección General de Patrimonio Histórico-Artístico en la CA de Madrid	X
Dirección General de Promoción Cultural en la CA de Madrid	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General del Agua de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Medio Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Patrimonio y Museos (Toledo)	X
Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Ayuntamiento de Madrid	X
Ayuntamiento de El Álamo (Madrid)	—
Ayuntamiento de Alcorcón (Madrid)	X
Ayuntamiento de Aranjuez (Madrid)	—
Ayuntamiento de Arroyomolinos (Madrid)	X
Ayuntamiento de Batres (Madrid)	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Casarrubuelos (Madrid)	X
Ayuntamiento de Cubas de la Sagra (Madrid)	X
Ayuntamiento de Fuenlabrada (Madrid)	—
Ayuntamiento de Getafe (Madrid)	X
Ayuntamiento de Griñón (Madrid)	—
Ayuntamiento de Humanes de Madrid (Madrid)	X
Ayuntamiento de Leganés (Madrid)	X
Ayuntamiento de Moraleja de Enmedio (Madrid)	X
Ayuntamiento de Móstoles (Madrid)	—
Ayuntamiento de Navalcarnero (Madrid)	—
Ayuntamiento de Parla (Madrid)	—
Ayuntamiento de Pinto (Madrid)	X
Ayuntamiento de Serranillos del Valle (Madrid)	X
Ayuntamiento de Torrejón de la Calzada (Madrid)	X
Ayuntamiento de Torrejón de Velasco (Madrid)	X
Ayuntamiento de Toledo	—
Ayuntamiento de Alameda de la Sagra (Toledo)	X
Ayuntamiento de Añover de Tajo (Toledo)	—
Ayuntamiento de Bargas (Toledo)	—
Ayuntamiento de Borox (Toledo)	—
Ayuntamiento de Cabañas de la Sagra (Toledo)	—
Ayuntamiento de Camarena (Toledo)	—
Ayuntamiento de Camarenilla (Toledo)	—
Ayuntamiento de Carranque (Toledo)	X
Ayuntamiento de Casarrubios del Monte (Toledo)	—
Ayuntamiento de Cedillo del Condado (Toledo)	—
Ayuntamiento de Chozas de Canales (Toledo)	—
Ayuntamiento de Cobeja (Toledo)	—
Ayuntamiento de Esquivias (Toledo)	—
Ayuntamiento de Illescas (Toledo)	X
Ayuntamiento de Lominchar (Toledo)	—
Ayuntamiento de Magán (Toledo)	—
Ayuntamiento de Mocejón (Toledo)	—
Ayuntamiento de Nambroca (Toledo)	—
Ayuntamiento de Numancia de la Sagra (Toledo)	X
Ayuntamiento de Ollas del Rey (Toledo)	—
Ayuntamiento de Palomeque (Toledo)	—
Ayuntamiento de Pantoja (Toledo)	X
Ayuntamiento de Recas (Toledo)	—
Ayuntamiento de Ugena (Toledo)	X
Ayuntamiento de Villaluenga de la Sagra (Toledo)	—
Ayuntamiento de Villamiel de Toledo (Toledo)	—
Ayuntamiento de Villaseca de la Sagra (Toledo)	—
Ayuntamiento de El Viso de San Juan (Toledo)	—
Ayuntamiento de Yeles (Toledo)	—
Ayuntamiento de Yuncler (Toledo)	X
Ayuntamiento de Yuncillos (Toledo)	—
Ayuntamiento de Yuncos (Toledo)	—
Instituto Geológico y Minero de España (Madrid)	—
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero (Madrid)	—
ADENA (Madrid)	—
Ecologistas en Acción (Madrid)	—
Federación de Amigos de la Tierra. FAT (Madrid)	—
Greenpeace (Madrid)	—
Sociedad Española de Ornitología. SEO (Madrid)	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	X
Asociación Ecologista «El Soto». Mejorada del Campo (Madrid)	—
Cátedra de Ecología (Madrid)	—
Cátedra de Ingeniería Ambiental (Madrid)	—
Departamento de Ecología. Edificio Biológicas (Madrid)	—
Centro Superior de Investigaciones Científicas. Instituto de Acústica. CSIC. (Madrid)	X
Coordinadora Madrileña en Defensa de la Naturaleza. COMADEN (Madrid)	—
La Casa Verde (Madrid)	—
Asociación Ornitológica Ardeidas. ARDEIDAS (Toledo)	—
Agrupación Naturalista Esparvel. ESPARVEL. Talavera de la Reina (Toledo)	—
Asociación Provincial de fabricantes de ladrillos y tejas de Toledo.	X
Consorcio Minero de la Sagra	X

La Confederación Hidrográfica del Tajo sugiere detallar los cruces de la vía con los cauces naturales, proyectándose con una sola luz para minimizar el efecto barrera-presa. Coinciden sensiblemente la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, así como la Consejería de Obras Públicas y las Direcciones Generales de Calidad Ambiental y del Agua de Castilla-La Mancha, planteando ésta última, estudios hídricos pormenorizados para cada corredor y sobre la hidrología subterránea.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid sugiere estudiar los efectos acumulativos y sinérgicos debidos a la superposición de construcciones. Plantea, además, una franja de protección mínima de 100 metros sobre los espacios protegidos existentes que pudieran afectarse y la elaboración de un mapa acústico con las fuentes de ruido actuales.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha sugiere el corredor que discurre próximo a la línea férrea del AVE, por su menor longitud y menor movimiento de tierras y por no limitar el crecimiento urbanístico al oeste de Toledo, pero acondicionando el trazado desde el punto de vista ambiental, para evitar posibles afecciones a los hábitats de interés. Deben analizarse las infraestructuras existentes y otras que pudieran proponerse.

La Dirección General del Medio Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha se inclina por el corredor Este en su tramo medio, si bien admite la solución oeste si se evitan afecciones a hábitats de interés. Señala que no se han contemplado todas las vías pecuarias.

La Dirección General de Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera que debe asegurarse un funcionamiento correcto de la red de distribución de agua de riego, de drenaje y operatividad de los caminos rurales en las zonas regables del Jarama, Aranjuez, La Sagra, Ollas, Moncejón, Magán, Yuncos, Yuncillos, Numancia de la Sagra, Cabañas de la Sagra y Bargas.

La Dirección General de Patrimonio Histórico-Artístico de la Comunidad de Madrid, la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y el Ayuntamiento de Cubas de la Sagra estiman necesario considerar la Ley 10/1998, de Patrimonio Histórico Español como legislación aplicable y que en el programa de vigilancia ambiental se contemple el seguimiento de los trabajos arqueológicos.

El Ayuntamiento de Madrid propone considerar la carretera R-5 y la línea L-6 de metro que están en fase de construcción. Descarta la solución ubicada más al oeste de la N-401.

El Ayuntamiento de Alcorcón propone valorar la posible afección al Parque Natural de las Presillas.

Los Ayuntamientos de Arroyomolinos, Casarrubuelos, Cubas de la Sagra, Getafe, Humanes de Madrid, Serranillos del Valle y Carranque exponen que en sus términos existe solape del corredor con suelo protegido de diferente calificación.

El Ayuntamiento de Cubas de la Sagra considera el efecto barrera ya generado por la existencia de dos infraestructuras lineales (N-401 y línea férrea Madrid-Cáceres)

El Ayuntamiento de Getafe y de Madrid plantean cuestiones relativas a la contaminación acústica, una reconsideración global del corredor único en Getafe y estima la posibilidad de realizar un trazado subterráneo en el tramo situado entre la M-402 y la M-406.

Los Ayuntamientos de Humanes de Madrid y Moraleja de Enmedio son partidarios de la alternativa por el corredor del AVE.

El Ayuntamiento de Leganés entiende que no se ha efectuado una discusión adecuada sobre posibles alternativas, y propone que el corredor definitivo parta de la rotonda del término municipal de Getafe.

El Ayuntamiento de Pinto estima que la justificación del proyecto no resulta clara y que la autovía N-401 tiene un nivel de servicio adecuado en un horizonte temporal que llega al año 2010. Argumenta la falta de soluciones alternativas adecuadas y la ausencia de planteamientos sobre medidas correctoras concretas.

El Ayuntamiento de Torrejón de la Calzada considera que el corredor que discurre por el oeste de su término municipal es el más favorable, por la coincidencia sensible con el planteado para el futuro tren de cercanías para este ayuntamiento, Cubas y Casarrubuelos.

El Ayuntamiento de Torrejón de Velasco sugiere que la alternativa más factible es la que discurre por los términos de Humanes, Parla, Torrejón de la Calzada, Griñón, Cubas, Casarrubuelos, Ugena e Illescas.

Los Ayuntamientos de Alameda de la Sagra, Illescas, Yuncles, Numancia de la Sagra y Ugena solicitan que se tomen en consideración medidas correctoras para la protección del medio ambiente.

El Ayuntamiento de Pantoja expone, entre otros, el problema de orden económico-social que genera el proyecto por afección a las cuadrículas

mineras para arcillas base de la economía del municipio. Básicamente coinciden en ello el Consorcio Minero de la Sagra y la Asociación Provincial de fabricantes de ladrillos y tejas de Toledo, quien sugiere revisar la traza en lo que pudiera afectar al interés socioeconómico, principalmente en los municipios de Pantoja, Alameda de la Sagra, Añover de Tajo, Cedillo del Condado, Cobeja, Illescas, Magán, Mocejón, Esquivias, Numancia de la Sagra, Ocaña, Recas, Torrejón de Velasco, Villaluenga, Yébenes, Yuncles y Yuncillos.

La Sociedad Española de Ornitología indica que la alternativa más favorable es la más al oeste, debido a que la alternativa más oriental podría afectar al Área de Importancia para las Aves n.º 02, «Torrejón de Velasco-Secanos de Valdemoro». En su defecto, la alternativa opcional será la más próxima a la LAV Madrid-Sevilla, con la implantación de eficaces medidas correctoras.

El Instituto de Acústica expone que a menos de 100 m de distancia a núcleos de población se deben prever pavimentos absorbentes de ruido, y a menos de 50 m se deberán instalar pantallas anti-ruido.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y de sus alternativas

El proyecto consiste en la realización de una autopista de peaje que una las ciudades de Madrid y Toledo. El ámbito del estudio informativo queda limitado al este por la LAV Madrid-Sevilla y al oeste por el río Guadarrama. La autopista está integrada en el programa de autopistas de peaje del programa de infraestructuras 2000-2007, y constituye un tramo del itinerario Madrid-Toledo-Ciudad Real-N-IV (A-41).

Se proyectan dos calzadas de 10,50 m en el tramo M-40/M-506 y de 7,00 m en el resto de los tramos, a excepción del tramo común con la circunvalación norte de Toledo de 14,00 m. Los arcones interiores y exteriores son de 1,00 m y 2,50 m respectivamente, y continuo al arcén exterior se proyecta una berma de 7,5 m. La mediana será de 10,00 m desde el origen hasta el enlace de Mocejón y de 3,00 m de este punto hasta el final, Toledo.

En una primera fase se estudian los corredores a partir de los datos básicos de caracterización preliminar del territorio, topografía, geología y geotecnia, factores ecológicos y paisajísticos, usos del suelo, patrimonio histórico-artístico y arqueológico, vías pecuarias, infraestructuras, servicios y otros factores. Posteriormente, se han desarrollado los trazados por los corredores establecidos, valorando y comparando las soluciones y seleccionando la más recomendable mediante un estudio multicriterio.

Estudio de corredores:

En el estudio de corredores se han definido las siguientes soluciones posibles:

Solución Oriental: Con origen en la radial R-4, en el borde oriental del área de estudio, discurre paralelo a la LAV Madrid-Sevilla hasta Villaseca de la Sagra, donde sólo existe un corredor posible, pasando por Mocejón hasta Toledo.

Solución Occidental: Con origen en la radial R-5, en el borde occidental del área de estudio, discurre al este del río Guadarrama, dejando al oeste los términos municipales de Moraleja de Enmedio, Serranillos del Valle, Carranque, Ugena e Illescas, hasta llegar a Villaseca de la Sagra donde el corredor se une a la solución oriental.

Soluciones Centrales: Un grupo de corredores que, con enlace en la M-50, se incorporan a los corredores anteriores o se desarrollan en una posición central, más próximos a la N-401. Una posible penetración M-50/M-40, también común, puede completar estas soluciones, constituyendo así otras adicionales.

Estudio de alternativas:

Dentro de cada solución o corredor se han establecido unas alternativas para las que se han comparado los aspectos geológicos, medioambientales, socioeconómicos y de tráfico realizados. Se han definido diez alternativas globales, que son:

Alternativa 1: Tiene su origen en la radial R5, con la que conectará mediante un enlace al este de Arroyomolinos. Discurre por Moraleja de En medio y al sur de este municipio el trazado presenta una curva acusada para evitar el Parque Regional del Curso Medio del Guadarrama, continua por Griñón y por Serranillos del Valle, donde el trazado se aleja algo

más de 100 metros para evitar el Parque Regional. Cruza el límite de la Comunidad de Madrid entre Serranillos del Valle y Carranque y al oeste de Carranque el trazado discurre muy lejos del Parque Arqueológico de la Villa Romana. Entre Illescas y Yuncos la traza atraviesa la antigua N-401 y poco más al este se sitúa el cruce con la actual N-401 y con la FC Madrid-Portugal. Posteriormente, discurre por Numancia de La Sagra, donde cruza la CM-4004, por Pantoja, Yuncler, Villaluenga de La Sagra, Cobeja y Villaseca de La Sagra. Tras cruzar el canal del Jarama, al noroeste de Villaseca de La Sagra, cruza la CM-4001 y el trazado alcanza el enlace de Mocejón, a partir de este punto el trazado es común para todas las alternativas. El enlace de Mocejón, «solución norte», se sitúa alejado del cruce del tronco de la autopista con el ramal de acceso a Toledo del ferrocarril de alta velocidad. Se trata de un tramo que une el enlace, próximo a Mocejón, entre las autopistas de Madrid-Córdoba y el ramal de acceso a Toledo (en la que conecta la «Circunvalación Norte» de Toledo) con punto final, en el «Enlace Toledo». En este enlace se llevará a cabo la disposición de ramales de conexión autopista (Madrid)/CM-4001 (Toledo) y su recíproco, de un ramal directo para la conexión autopista/circunvalación (N-401) y el ramal semidirecto para el enlace N-401/autopista.

Alternativa 2: Tiene su origen en la radial R-4, inmediatamente al norte de la M-404, en el término municipal de Torrejón de Velasco. Su trazado se sitúa próximo al de la L.A.V Madrid Sevilla, en su margen oriental, hasta su cruce en las inmediaciones del canal del Jarama, en Alameda de La Sagra, cuyas áreas urbanizables bordea. Más al sur de Villaseca de La Sagra, el trazado alcanza el tramo final común. El trazado sólo se aleja del ferrocarril donde lo imponen los condicionantes existentes: urbanísticos en Yeles y Esquivias y de afección a explotaciones mineras en Pantoja y Alameda de La Sagra.

Alternativa 3: tiene su origen en la M-50, en la que se une mediante un enlace parcial, que resuelve las conexiones con el oeste. Discurre siguiendo el corredor de la N-401, al oeste de esta. Cruza la carretera M-404 a su paso por Torrejón de la Calzada y la M-417 por Cubas de La Sagra. Próximo al límite de las provincias de Madrid-Toledo atraviesa la F.C Madrid-Portugal. A su paso por Illescas atraviesa la CM-4008 y entre esta población y Juncos, la traza cruza con la antigua N-401, poco más al este el cruce es con la actual N-401 y la FC de Madrid-Portugal. A partir de este punto el trazado coincide con el de la alternativa 1.

Alternativa 4: Coincide con la alternativa 3 en sus primeros kilómetros, de la que se separa a la altura de Parla para, cruzando la N-401 entre esta población y Torrejón de la Calzada, aproximar en un tramo su trazado al de la LAV Madrid-Sevilla, al este de Torrejón de Velasco. Más al sur se separa de él y, tras cruzar la CM-4010 entre Illescas y Yeles, alcanza la alternativa 1 a la altura de Numancia de la Sagra.

Alternativa 5: Coincide con la alternativa 4 hasta un punto próximo al límite de Madrid y Toledo, cruza la LAV Madrid Sevilla y se incorpora a la alternativa 2.

Alternativa 6: También coincide con las alternativas 3, 4 y 5 en su primer tramo y se separa de ellas a la altura de Parla, tras cruzar la M-405 entre Humanes de Madrid y Griñón, incorporándose a la alternativa 1 al oeste de esta población.

Alternativas 3', 4', 5' y 6': Presentan un tramo común, M-50/M-40, en prolongación de las otras cuatro de igual numeración. El tramo común M-50/M-40 se inicia en la radial R-5, conectando con los ramales del enlace de esta autopista con la M-40. Atraviesa la carretera M-425, con la que enlaza para facilitar el acceso a Madrid. Cruza la autovía M-45 en las proximidades de su enlace con la M-425. Desde este punto discurre paralela a la M-45, al sur de la autovía, a lo largo de tres kilómetros, hasta alcanzar la carretera M-402. Al norte de Getafe, el trazado se ajusta en unos dos kilómetros al de la N-401. Prolongando el tramo fuera de esta zona, se atraviesan terrenos urbanizables y la M-406. En este tramo se prevé un falso túnel, alcanzando así Leganés, hasta la autopista M-50 a la que cruza. El enlace se prevé entre las dos autopistas M-50 y A-41. A su paso por Fuenlabrada la traza discurre al sur de la M-50 y paralela a ella, atravesando Metrosur y la M-506.

Valoración y comparación de las alternativas:

La valoración de las alternativas se lleva a cabo mediante el estudio y cuantificación de diversas variables y magnitudes económicas para cada una de las alternativas propuestas. Dichas variables y magnitudes económicas son: costes de construcción y expropiación, costes de conservación y rehabilitación de la nueva infraestructura, beneficios y rentabilidad económica.

En primer lugar, del estudio y cuantificación de costes se concluye que las alternativas con origen en la M-40 (3', 4', 5' y 6') son las de mayor longitud y coste medio más alto. Por el contrario las alternativas con origen en la R-4 y R-5 (2 y 1) son las de menores costes, siendo las alternativas

con origen en un punto intermedio de la M-50 (3, 4, 5 y 6) las de costes medios intermedios.

En segundo lugar, se analizan los indicadores deducidos del análisis de rentabilidad. Dichos indicadores son: Tasa Interna de Retorno (TIR), Valor Actualizado Neto (VAN), relación Beneficio Neto/Coste Actualizado Neto (BAN/CAN) y Periodo de Recuperación de la Inversión (PRI).

La comparación de las alternativas propuestas se lleva a cabo siguiendo la metodología de las jerarquías analíticas (método multicriterio discreto), con modificaciones con respecto al aplicado en los Estudios Informativos de las radiales (R-2, R-3, R-4 y R-5).

En el análisis multicriterio se han tenido en cuenta los siguientes criterios y variables de medición: rentabilidad económica-social, impacto ambiental, coste de primer establecimiento y mejora de las condiciones de circulación (ahorro de tiempo, combustible y accidentes a lo largo de veinte años).

Cada indicador tiene un valor de 0 a 1, siendo este último el óptimo. Al coeficiente K_i se le asigna para cada criterio dos valores, según las hipótesis de estudio. En la primera hipótesis, se asigna al criterio de mejora de las condiciones de circulación el mayor valor, menor valor al coste de primer establecimiento e igual valor a la rentabilidad e impacto ambiental. En la segunda hipótesis, se asigna igual valor a todos los criterios excepto al coste de primer establecimiento que se le asigna el menor valor.

Para la hipótesis 1, el resultado de la evaluación comparativa del estudio informativo es, de forma ordenada: 3', 1, 6', 3, 5', 6, 4', 5, 4, 2.

Para la hipótesis 2, el resultado de la evaluación comparativa del estudio informativo es, de forma ordenada: 1, 3', 3, 6', 6, 5', 5, 4, 4', 2.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental presentado analiza las diez alternativas planteadas como solución para la autopista de peaje A-41, Madrid-Toledo.

El estudio se estructura en tres fases sucesivas. En una primera fase se analiza el proyecto y se describe el medio biocénótico y socioeconómico en estado preoperacional, posteriormente, en una segunda fase, se lleva a cabo la identificación, valoración y cuantificación de los impactos, con objeto de jerarquizar las alternativas planteadas y, finalmente, se propone el programa de medidas protectoras y correctoras y un plan de vigilancia ambiental.

El estudio incluye numerosos planos temáticos y el correspondiente documento de síntesis.

Las alternativas planteadas y analizadas son:

Corredor oeste: Alternativa 1, Alternativa 6 y Alternativa 6'.

Corredor este: Alternativa 2, Alternativa 5 y Alternativa 5'.

Corredor central: Alternativa 3, Alternativa 3', Alternativa 4 y Alternativa 4'.

En el inventario del medio físico se analizan los siguientes factores ambientales: climatología, calidad del aire y sonora, geología, geomorfología, edafología, hidrología superficial (cuenca del Tajo, río Tajo y su afluente Guadarrama y el arroyo de Guatén, único cauce con aguas permanentes que es atravesado por alguna de las alternativas) e hidrología subterránea (acuifero terciario detrítico de Madrid y cuaternario).

En cuanto al medio biológico se analiza la vegetación y la productividad forestal potencial, diferenciando dos series de vegetación (serie mesomediterránea manchega y aragonesa basófila de la encina y serie supramediterránea guadarrámica, ibérico-soriana, celtibérico-alcarreña y leonesa silicícola de la encina, y dos geomacroseries riparias mediterráneas y regadíos: geomacroserie riparia silicífila mediterránea-iberoatlántica y geomacroserie riparia basófila mediterránea. Se analiza la vegetación actual diferenciando las siguientes unidades: cultivos agrícolas y de regadío, olivares y viñedos, pinares, pastizales y matorrales. Destacan como Hábitats de Interés Comunitario las formaciones de matorral gipsófilo y halófilo.

Las áreas de mayor interés ambiental se corresponden con las siguientes:

Parque Regional del Curso Medio del Guadarrama y de su Entorno.

Montes consorciados y de utilidad pública, desempeñan funciones de carácter protector, social o ambiental.

Montes preservados, enclaves con valores de entidad local que es preciso conservar.

Hábitats protegidos de Castilla-La Mancha, comunidades gipsícolas y halófilas.

Área importante para las Aves (IBA) n.º 02, «Torrejón de Velasco-Seanos de Valdemoro».

Asimismo, se ha analizado y valorado cualitativa y cuantitativamente la fauna del entorno del proyecto, que se localiza en las zonas de pinares,

matorrales, cultivos de secano y regadío, áreas urbanizadas y zonas sin vegetación. La principal área de interés faunístico se corresponde con el área de Torrejón de Velasco-Secanos de Valdemoro, zona declarada IBA por ser una de las únicas zonas, fuera de la ZEPa de las Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares, con presencia de avutarda en la comunidad de Madrid.

Otro aspecto analizado ha sido el paisaje, con la identificación, descripción y valoración de las siguientes unidades paisajísticas: «zonas periurbanas», «llanuras cultivadas del sur metropolitano», «Campiñas de Valdemoro», «La-Sagra» (Madrid-Toledo) y «Vega del Tajo».

Asimismo, se analiza el sistema demográfico mediante un análisis comarcal y municipal, el sistema económico, en el que cabe destacar las instalaciones productivas de tejas, ladrillos y piezas especiales de arcilla cocida de la comarca de La Sagra, así como los recursos culturales, identificando los elementos de patrimonio arqueológico, arquitectónico y vías pecuarias.

Finaliza la descripción del área de estudio con el análisis de los riesgos naturales e inducidos, de erosión, encharcamientos e inundaciones.

La segunda fase incluye la identificación y valoración cuantitativa y cualitativa de impactos y la elaboración de la consecuente matriz de identificación de impactos. La valoración cuantitativa de impactos se realiza con el objeto de realizar en una fase posterior, la jerarquización de las soluciones de trazado proyectadas. Se inicia esta fase con el análisis de las características de trazado de las alternativas propuestas y de los movimientos de tierras (necesidad de vertederos y canteras). Los aspectos analizados son la calidad del aire y sonora, red de drenaje, vegetación, fauna, espacios naturales protegidos y áreas de interés, calidad del paisaje, incidencia visual, usos productivos, planeamiento urbanístico, patrimonio cultural y vías pecuarias.

Las conclusiones del estudio de previsión de impactos son las siguientes:

Sobre el medio físico: Debido a que las alternativas con origen en la M-40 y M-50 atraviesan los grandes núcleos de población del área Metropolitana Sur, el valor de impacto en cuanto a la contaminación atmosférica y sonora es significativo en el tramo comprendido entre la M-40 y la Vereda de Castilla (Humanes de Madrid).

Sobre el medio biológico: afección a las formaciones de matorral y pinar asentadas en cerros, localizadas en los corredores del sector más meridional del ámbito de estudio, y a las comunidades gipsícolas y halófilas, localizadas en los municipios de Illescas y Yeles. En cuanto a la afección de la fauna, se centra fundamentalmente en la afección de las formaciones vegetales existentes, al constituir hábitats singulares para la fauna dentro de la zona.

Sobre los espacios protegidos y áreas de interés: Entre las afecciones más significativas destacan los tramos correspondientes a las alternativas de trazado que atraviesan la IBA n.º 2 Torrejón de Velasco - Secanos de Valdemoro. Igualmente cabe mencionar la afección a las comunidades gipsícolas y halófilas, consideradas como espacios protegidos por la Ley 9/1999, de Conservación de la Naturaleza de Castilla-La-Mancha y la Directiva Hábitats, así como los distintos Montes consorciados y de utilidad pública.

Sobre el paisaje: Se afecta a la unidad paisajística «La Vega del Tajo». Es destacable en menor medida los cultivos leñosos arbóreos, pinares y áreas de matorral, a los que se le asigna una mayor calidad paisajística dentro del área en estudio.

Sobre el medio socioeconómico: En la afección al sistema territorial y los usos productivos destacan los trazados que atraviesan zonas con suelo de uso minero, como son los municipios pertenecientes a la comarca de la Sagra. Como último punto es importante citar la afección al planeamiento de los distintos municipios: Leganés, Getafe, Fuenlabrada, Torrejón de la Calzada, Torrejón de Velasco, Carranque y Mocejón.

Una vez descrito los impactos, se realiza una valoración ponderada de los mismos por tramos. Se asigna un coeficiente de ponderación a cada factor analizado, en función de su importancia relativa dentro de la zona y su relación con el proyecto.

Se considera que todos los impactos tienen carácter compatible o moderado, y pueden ser minimizados con la aplicación de medidas protectoras y compensatorias.

El conjunto de medidas protectoras a adoptar, dirigidas a prevenir la aparición de los impactos, aplicables en la fase de construcción son: clasificación ambiental del territorio, jalonado

temporal, operaciones en cauces y riberas, medidas para preservar la calidad del aire y la calidad sonora, medidas protectoras sobre la fauna, vegetación y patrimonio cultural.

El conjunto de medidas correctoras necesarias para minimizar un efecto ya presente sobre el medio como consecuencia del desarrollo del proyecto

son: adecuación topográfica y geomorfológica, protección del sistema hidrológico, adecuación de pasos de fauna, plantaciones y siembras, instalación de mantas orgánicas en taludes en los que es inviable la plantación, medidas de control de ruidos y reposición de servicios y caminos.

Por último, se ha realizado un Plan de Vigilancia Ambiental cuyos objetivos atienden a lo establecido en la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes oficiales:

Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Comunidad de Madrid, Consejería de Medio Ambiente.

Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid. Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.

Consejero de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Dirección General de Infraestructuras. Ministerio de Defensa.

Ayuntamiento de Casarrubuelos (Madrid).

Ayuntamiento de Cubas de La Sagra (Madrid).

Ayuntamiento de Getafe (Madrid).

Ayuntamiento de Humanes de Madrid (Madrid).

Ayuntamiento de Leganés (Madrid).

Ayuntamiento de Moraleja de En Medio (Madrid).

Ayuntamiento de Parla (Madrid).

Ayuntamiento de Villa de Fuenlabrada (Madrid).

Ayuntamiento de Toledo.

Ayuntamiento de Alameda de La Sagra (Toledo).

Ayuntamiento de Cobeja (Toledo).

Ayuntamiento de Illescas (Toledo).

Ayuntamiento de Yuncler (Toledo).

Ayuntamiento de Mocejón (Toledo).

Ayuntamiento de Numancia de la Sagra (Toledo).

Ayuntamiento de Villaluenga de la Sagra (Toledo).

Ayuntamiento de Villaseca de la Sagra (Toledo).

Ayuntamiento de Ugena (Toledo).

Se han registrado un total de 483 alegaciones, 410 de las cuales son idénticas a otras o reiteración de algunas ya presentadas anteriormente. De las 73 alegaciones de contenido diferente, 4 son escritas de remisión de datos relativos a otras alegaciones, quedan, pues, 69 alegaciones con contenido de interés desde el punto de vista ambiental.

La Dirección de Calidad y Evaluación de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid considera que el estudio de impacto ambiental es confuso y de difícil análisis. De las 10 soluciones, la opción elegida presenta el cuarto valor más alto global de impacto y es la de menor recorrido de entre las alternativas que llegan a la M-40. Solicita la elaboración de una evaluación de impacto ambiental más detallada y señala la ausencia de datos relativos a movimiento de tierra, ubicación de préstamos y vertederos, y la obligatoriedad de que los préstamos necesarios se obtenga de la propia traza o de explotaciones mineras autorizadas.

Además, indica que la opción seleccionada afectará a suelos urbanos y urbanizables en Leganés, Getafe y Fuenlabrada y propone que se realice un estudio ambiental detallado de las afecciones a suelos urbanos y urbanizables, que incluya medidas correctoras o compensatorias. Dichos estudios deberán remitirse a los Ayuntamientos afectados para su aprobación. En el caso de afectar a suelos urbanos o urbanizables se dejará una banda de 100 m a cada lado, convenientemente revegetada, y otra de 200 m donde se limitarán los usos.

Considera conveniente elaborar un mapa acústico con fuentes de ruido actuales, con medidas correctoras, previo a la declaración de impacto ambiental. Respecto a la calidad de aire en el entorno de Madrid, la alternativa seleccionada no es la más correcta. Propone la solución 1 como la que provocaría menor impacto respecto a la contaminación atmosférica, acústica y al planeamiento urbanístico, al atravesar suelos no urbanizables en su mayoría.

La Dirección General de Calidad Ambiental, de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha manifiesta su conformidad con la solución propuesta y solicita la incorporación de los siguientes aspectos medioambientales: Evaluación ambiental conjunta de la autopista e instalaciones y evaluación de préstamos.

La Dirección de General de Carreteras de la Comunidad de Madrid solicita convertir el camino de servicio previsto en la margen oeste de la autopista en vía de servicio pavimentada. Por otra parte, solicita la coordinación entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad de Madrid para dar solución a los cruces de la autopista con la M-506 y M-406, y para los cruces con la M-45 y M-425, que presentan gran dificultad. La CAM ha proyectado una carretera M-419 que cruzará en tres puntos la autopista, además existen problemas de conexión con la M-40 y podría causar daños económicos en la conexión de la M-45, por lo que se necesitarán acuerdos económicos.

La Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera adecuado el diseño global, punto de conexión con las vías de alta capacidad de Madrid y acceso a la ciudad de Toledo. La sección tipo parece correcta, excepto en este acceso, en el que la mediana debería permitir una futura ampliación del número de carriles, una modificación del trazado para evitar la afección al polígono industrial de Numancia de la Sagra y diversas actuaciones concretas. La alternativa propuesta, no debe impedir el crecimiento urbano e industrial de los municipios, en especial los de Illescas y Mocejón y debe minimizar las afecciones a las explotaciones mineras de la comarca de la Sagra.

El Ayuntamiento de Casarrubuelos solicita un enlace de la autopista con la M-417, para que de servicio a las poblaciones de Casarrubuelos y Cubas de la Sagra.

El Ayuntamiento de Cubas de la Sagra y particulares de este municipio manifiestan ciertas discrepancias en cuanto a la omisión del Descansadero y Aliviadero del Juncal de las Cañadas, que podría verse afectado y a la forma de valorar los impactos en el Estudio de Impacto Ambiental. Solicita desestimar la opción A-14 bis como solución alternativa al trazado propuesto por las afecciones a la arteria principal de abastecimiento de agua del sur de Madrid, a estaciones de radio y a antenas de telefonía móvil, además limita la expansión del polígono industrial Las Arroyadas.

El Ayuntamiento de Getafe, el Ayuntamiento de la Villa de Fuenlabrada y el Ayuntamiento de Leganés manifiestan que la autopista no resuelve las actuales demandas de movilidad en el sur metropolitano, pudiendo llegar a constituir un problema futuro. Del estudio de tráfico se deduce que el problema fundamental de la N-401 no es la conexión Madrid-Toledo, sino el tráfico metropolitano de la zona sur de Madrid. Además es incompatible con el planteamiento urbanístico de estos municipios y repercute negativamente, incrementando la contaminación acústica y atmosférica. Por otra parte el Ayuntamiento de Leganés considera que la alternativa seleccionada segrega el sur metropolitano, imposibilitando el desarrollo conjunto de las ciudades del sur y disminuye la competitividad de las empresas de este término municipal, al verse obligadas a pagar un peaje por el uso de la infraestructura.

El Ayuntamiento de Humanes de Madrid emite un informe favorable, teniendo en cuenta que no se deberán afectar las llanuras de inundación de los arroyos Valdemorillo y Las Arroyadas, y de ser afectados por el cruce con las obras, deberán ser restauradas.

El Ayuntamiento de Moraleja de En Medio manifiesta su conformidad con el trazado propuesto.

El Ayuntamiento de Parla considera conveniente desplazar el trazado unos 20 m para ajustarlo mejor a la «reserva SE.45» de suelo, correspondiente al sistema general de comunicaciones oeste, valorar el impacto acústico en el sur metropolitano, considerar más variantes en los tramos próximos a la M-50 y definir la revegetación con mayor detalle, en especial en el arroyo de Humanejos.

El Ayuntamiento de Illescas y el Ayuntamiento de Cobeja consideran menos perjudicial para sus municipios las alternativas 2, 5 y 5'. Impugna la solución propuesta debido a que aumentará el tráfico pesado en el núcleo urbano y quedarían afectados parajes catalogados como zonas preferentes para instalaciones ganaderas, suelo «no urbanizables protegido» y el Polígono Industrial, en tramitación, de la carretera de Yeles. También afectaría algunos yacimientos arqueológicos ubicados en Illescas. Solicita que se proyecten actuaciones relativas al drenaje longitudinal y transversal, a la reposición de servicios, a las expropiaciones, a la protección del medio ambiente y contra el ruido, mediante un total de 3.800 m de pantallas antirruído. Además solicitan el 1 por 100 del presupuesto para la Conservación del Patrimonio Histórico.

El Ayuntamiento de Villaluenga de la Sagra considera que la alternativa seleccionada será beneficiosa para dicho municipio, proponiendo diversas obras y actuaciones concretas.

El Ayuntamiento de Alameda de la Sagra, el Ayuntamiento de Villaseca de la Sagra, el Ayuntamiento de Mocejón y el Ayuntamiento de Toledo consideran que la solución propuesta es la «menos perjudicial», aunque este último sugiere cambiar la ubicación del Enlace de Toledo, para eliminar la afección a la Unidad Urbanística número 35, «Casa de Campo». Además el Ayuntamiento de Mocejón propone otras actuaciones concretas.

El Ayuntamiento de Yuncler, el Ayuntamiento de Ugena y el Ayuntamiento de Numancia de la Sagra consideran menos perjudicial para sus municipios las alternativas 2, 5 y 5', aunque aprobarían la opción seleccionada, si se adoptaran medidas para mejorar la permeabilidad territorial y la interconexión local y del viario hoy existente. Solicitan también actuaciones con respecto a obras de drenaje, reposición de servicios, expropiaciones, protección del medio ambiente y diversas medidas correctoras.

La Rozuela, S.A. señala que el proyecto únicamente presenta dos alternativas de trazado para el tramo Mocejón-Toledo, que difieren sólo en el enlace de Mocejón, y propone la consideración de otras opciones.

Tolecampo, S.L. solicita que el acceso a Toledo se dé a través de la glorieta prevista, también en la CM-4001, a la altura del p.k. 74+200 de la autopista, debido a que la propuesta afecta a la urbanización «Casa de Campo de Toledo».

Cerámica San Javier, S.L. Cerámicas el Mazarrón, S.A. Mazarrón Termoarcillas, S.L. el Consorcio Minero de la Sagra, S.L. y Lafarge Asland, S.A. junto con particulares de la zona, manifiestan la disconformidad con el trazado propuesto entre Illescas, Numancia de la Sagra, Villaluenga de la Sagra y Cobeja, al no haber tenido en cuenta el planeamiento urbanístico de dichos municipios. Por otra parte el trazado previsto hace inviable la explotación minera de la cantera de «La Canta» y «Los Llanos», afectaría al interés económico de la zona y produciría un gran impacto, en la vegetación y en la fauna.

El Consejero Delegado de Mintra solicita se tenga en cuenta que la autopista pasaría por encima de un pozo de ventilación de Metrosur.

Xetaf Gestión, Gestión Inmobiliaria Eficaz, Organización 2000, S. Coop. Mad. Almonacid, S. Coop. Mad. Vivir en Getafe, la Junta de Compensación El Bercial-Universidad, la Sociedad Mercantil Tordesillanos, S.L. Bercial Atalaya, S.L. Luna de Madrid, S.L. Construcciones y Promociones García, S.L. Inversiones Yeregui, S.A. Pinturas Rosales, S.L. Alazán, S. Coop. Ltda. de Viviendas Madrileña, S. Coop. Ltda. Casas Regionales de Madrid y numerosos particulares consideran que la alternativa seleccionada resulta incompatible con el planeamiento vigente en Getafe, ya que afecta significativamente a los suelos que comprenden el sector de suelo urbanizable «El Bercial-Universidad» del PGOU de Getafe. Propone que el trazado discorra por dicho término municipal enterrado y paralelo al de la actual autovía Madrid-Toledo. Por otra parte considera que el valor atribuido en el estudio informativo al suelo urbanizable, 75€/m², es muy inferior al del mercado.

Maic Técnicos, S.A. considera que la reposición prevista para la anti-gua N-401 podría imposibilitar el acceso de maquinaria pesada a la altura de p.k. 38+800 de la citada carretera.

Ladrillos Mora, S.L. y Productos Cerámicos Mora, S.L. solicitan estudiar una solución paralela y al oeste de la N-401. Consideran que la cartografía utilizada está obsoleta y que la prevista LAV Madrid-Toledo quizás haga poco viable económicamente la autopista. Proponen desplazar el trazado unos 150 m en el tramo comprendido entre D.O. 35 + 000 y 37 + 000.

Rodamco Inversiones, S.L. el Centro Comercial Parquesur, el Corte Inglés, S.A. la Sociedad Alsan Asesores, S.L. y la S. Coop. Mad. de Viviendas Ecológicas solicitan el rechazo de la alternativa propuesta por su desmesurado coste y destrozo medioambiental. Deja de valorar algunas alternativas, omite estudios, como los de contaminación acústica y el estudio de tráfico, además incumple la Orden de Estudio de 23 de junio de 1999.

Propietarios de las fincas afectadas por la alternativa propuesta, particulares y la Sociedad Mercantil Anónima Tolsa, S.A. solicitan la nulidad de las actuaciones debido a los graves efectos medioambientales, a la repercusión en las labores de explotación agrícola extensiva en la zona, al atravesar zonas de regadío con importantes sistemas de riego y al encontrarse afectadas numerosas concesiones de explotación de las que es titular Tolsa. Se afecta también a bienes de carácter histórico, al situarse próximo al castillo de Higuera, del siglo XII.

Euroglosa 45 y Concesionaria de la Comunidad de Madrid solicita la modificación del trazado propuesto, de manera que no interfiera ni afecte al tráfico del tramo III de la Autopista M-45 ni a sus instalaciones.

La Asociación de Fabricantes de Ladrillos, Tejas y Piezas Especiales de Arcilla Cocida solicita un desplazamiento del tramo p.k. 60+500 y p.k. 62+000, unos 400 m hacia el norte, de modo que no afecte a los intereses socioeconómicos de la zona.

La Agrupación Naturalista Esparvel muestra disconformidad con la construcción de la autopista, pues los problemas de tráfico sólo se encuentran en el tramo Madrid-Parla y considera más recomendable la alternativa 2, ya que está ya muy alterado por la L.A.V Madrid-Toledo

Luca Cuccolili, S.A. y particulares manifiestan la disconformidad con el trazado propuesto junto al municipio de Illescas, por producirse afección a la producción económica y a los agricultores de la zona. Además produciría un gran impacto sobre la vegetación, la fauna y el patrimonio

arqueológico ya que pasa a menos de 400 m de una zona de alto potencial arqueológico junto al arroyo de Dos Villas.

La Asociación Acmaden, Ecologistas en Acción de la puebla de Montalbán (Toledo) y el Coordinador provincial de IU de Toledo, solicitan el abandono del proyecto y proponen inversiones en transporte público, fundamentalmente en la autovía Madrid-Toledo, en la CM-4008 y en las carreteras autonómicas de aproximación a Madrid.

Particulares manifiestan la disconformidad con el trazado propuesto, junto a los municipios de Numancia de la Sagra, Cobeja, Villaluenga de la Sagra y Villaseca de la Sagra, al producirse afección a la producción económica y a los agricultores de la zona y al atravesar zonas con una importante red de instalaciones de riego. Además, produciría un gran impacto en la vegetación y en la fauna.

14637 *RESOLUCIÓN de 1 de julio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de «Terminación de la acequia de San Asensio, del tramo III del canal de la margen izquierda del río Najerilla en los términos municipales de San Asensio, Hormilla, Hormilleja y Azofra (La Rioja)», de la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto «Terminación de la acequia de San Asensio del tramo III del canal de la margen izquierda del río Najerilla en los términos municipales de San Asensio, Hormilla, Hormilleja y Azofra (La Rioja)» se encuentra comprendido en el apartado c, del grupo I, del anexo II: «proyectos de consolidación y mejora de regadíos de más de 100 hectáreas», de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 22 de mayo de 2003 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación enviada por la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas relativa al proyecto, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto «Terminación de la acequia de San Asensio del tramo III del canal de la margen izquierda del río Najerilla en los términos municipales de San Asensio, Hormilla, Hormilleja y Azofra (La Rioja)» consiste fundamentalmente en la mejora y renovación de la Acequia de San Asensio, en la actualidad con un deterioro importante, y la necesaria regulación del sistema del Najerilla que evite pérdidas de agua. Las obras en esencia consisten en:

Renovación del firme del camino de servicio en una longitud de 12.856 m.

Reparación y reposición de la acequia construida.

Reposición de juntas del canal trapezoidal construido.

Sustitución de 508 m de acequia de 0.50 m de ancho, por una de 1.80 m. de ancho.

Construcción de 576 m de by-pass para evitar aterramiento de la acequia actual.

Construcción de 4.053 m de acequia de hormigón sobre la excavada en los años 80.

Mejora del drenaje transversal.

Construcción de 5 nuevos pasos de camino sobre la acequia.

Construcción del desagüe de Hormilleja hasta el río Tuerto.

Construcción del desagüe de San Asensio hasta el río Najerilla.

Construcción de un depósito de regulación en Hormilleja de 16.000 m³.

Construcción de un depósito de regulación en San Asensio de 35.000 m³.

La Consejería de Turismo y Medio Ambiente del Gobierno de la Rioja, ha emitido informes sobre el proyecto del asunto, con fecha 2 de abril de 2002, en el que hace las siguientes consideraciones:

La ejecución del proyecto no originará una grave afección al medio natural dado que la explanación y caja de la acequia ya están construidas y la zona que atraviesa no cuenta con grandes valores naturales.

Los terrenos por los que discurre no están protegidos por ninguna norma (Directiva 79/409/CEE, 92/43/CEE, legislación estatal o autonómica) ni forman parte de ningún humedal, reserva natural o parque.

No es necesario someter el proyecto al procedimiento de impacto ambiental, si bien deberán tenerse en cuenta una serie de medidas correctoras incluidas en el informe.

Considerando las respuestas recibidas, y los criterios del Anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. No obstante deberán tenerse en cuenta las medidas protectoras durante la ejecución de las obras incluidas en el informe de la Consejería de Turismo y Medio Ambiente citadas anteriormente.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta la documentación ambiental presentada por la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas como promotora del proyecto, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Terminación de la acequia de San Asensio, del tramo III del canal de la margen izquierda del río Najerilla en los términos municipales de San Asensio, Hormilla, Hormilleja y Azofra (La Rioja)».

Madrid, 1 de julio de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

14638 *RESOLUCIÓN de 1 de julio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Modernización de regadío en la Comunidad de Regantes La Campaña en los términos municipales de Barbastro, Ilche, Castejón del Puente, Monzón de Cinca y San Miguel de Cinca-Huesca», de SEIASA del Nordeste.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto de modernización de regadío en la comunidad de regantes «La Campaña» en los TT.MM. de Barbastro, Ilche, Castejón del Puente, Monzón de Cinca y San Miguel de Cinca - Huesca se encuentra comprendido en el apartado c) del grupo 1 del Anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 31 de diciembre de 2002, la Dirección Técnica de la Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias del Nordeste remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto de modernización de regadío en la comunidad de regantes «La Campaña» en los TT.MM. de Barbastro, Ilche, Castejón del Puente, Monzón de Cinca y San Miguel de Cinca - Huesca, afecta a varios términos municipales en la margen derecha del río Cinca, siendo el área de riego gestionada por la comunidad de regantes de la Campaña de 5.157 ha, con lo que el uso agrícola ya existe en la actualidad.

El proyecto consiste en sustituir la actual red de acequias con riego por gravedad al riego por aspersión o goteo, partiendo de una balsa reguladora ya existente de 473.000 m³ y manteniendo 600 ha de cultivo de arroz con riego por gravedad. Se sustituirán los elementos de hormigón prefabricado visible de las acequias por tuberías a profundidad superior a 1m. No se construirán desagües nuevos. Los elementos visibles dentro del perímetro de riego, que no suponen ocupación significativa de territorio, serán:

Centro de transformación.

Nave de una planta de 300 m² de superficie, diseñada con elementos aislantes.

Tomas de riego alojadas en arquetas de hormigón que no sobrepasan 1m de altura y en densidad de puntos inferior a una cada 5 ha.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 24 de enero de 2003 ha solicitado informe a los siguientes organismos