

10865

RESOLUCIÓN de 29 de mayo de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de autopista de peaje Toledo-Ciudad Real-Córdoba N-IV.

1. Objeto, localización y justificación del proyecto. Promotor y Órgano Sustantivo.

El proyecto consiste en la construcción de una autopista de peaje entre Toledo y Ciudad Real, y entre Puertollano (Argamasilla de Calatrava) y Córdoba (N-IV), que quedarían enlazados mediante la autovía Ciudad Real-Puertollano, y que sería prolongación hacia el sur de la Autopista de peaje A-41 Madrid-Toledo. Su objeto es desarrollar una alternativa a la actual autovía N-IV como eje de conexión Norte-Sur, descongestionar la abundante circulación de la zona, y conectar con la misma a las principales poblaciones de la traza de las provincias de Toledo, Ciudad Real y Córdoba. El Promotor y Órgano Sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación.

El proyecto de «Autopista de Peaje Toledo-Ciudad Real-Córdoba N IV» se encuentra comprendido en el apartado Proyectos de Infraestructura del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2001, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme con el artículo 13 del Reglamento de evaluación de impacto ambiental (Real Decreto 1131/1988), la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió con fecha 27 de octubre de 1999 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo, con objeto de iniciar el procedimiento.

Recibida la referida memoria-resumen el 18 de junio de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

Con fecha 13/01/2003 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas a las consultas efectuadas.

La Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 19/6/2003, e igualmente lo divulga en los periódicos ABC de Toledo y La Tribuna de Ciudad Real.

Con fecha 12 de agosto de 2005, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

3. Descripción del proyecto.

La autopista objeto del proyecto estará formada por dos calzadas de 7 m. de ancho (dos carriles cada una) separadas por una mediana que tendrá anchura variable en función de la zona atravesada. Los arcenes exteriores serán de 2,50m. de ancho y los interiores de 1,50m. La velocidad de proyecto es de 120 Km/h.

En el estudio se han diferenciado dos sectores geográficamente separados:

Sector 1: Toledo-Ciudad Real.

Los términos municipales afectados en el mismo son los siguientes:

De la provincia de Toledo: Almonacid de Toledo, Consuegra, Los Yébenes, Manzaneque, Mascaraque, Mocejón, Mora, Nambroca, Orgaz, Toledo, y Urda.

De la provincia de Ciudad Real: Carrión de Calatrava, Ciudad Real, Fernancaballero, Fuente el Fresno, Malagón, Miguelturna, Torralba de Calatrava y Villarrubia de los Ojos.

En la primera fase del estudio se caracterizó la zona desde el punto de vista físico, ambiental, cultural y territorial al objeto de plantear corredores compatibles con el medio ambiente y a su vez, técnicamente viables.

Entre Toledo y Ciudad Real se plantearon dos corredores, denominados corredor TC-1, que discurre en general próximo a la línea férrea de alta velocidad Madrid-Sevilla, y el corredor TC-2, que lo hace más cercano a la carretera N-401.

Para la descripción y posterior comparación de alternativas, el sector Toledo-Ciudad Real, se ha dividido en los siguientes tramos:

El presente cuadro sintetizado del proyecto para este sector es:

Corredor	Tramo	Alternativas
TC-1	1. Carretera CM-4006 (Toledo)-Carretera CM-400.	11, 12
TC-1	2. CM-400-Boca del Congosto.	21, 22, 23

Corredor	Tramo	Alternativas
TC-2 TC-1/TC-2 TC-1	3. Boca del Congosto-Malagón.	31, 31A, 32, 33
TC-1 TC-1	4. Malagón-Ciudad Real.	41, 42

Sector 2: Puertollano (Ciudad Real)-Autovía N-IV (Córdoba).

Los términos municipales afectados en este tramo son:

Provincia de Ciudad Real: Argamasilla de Calatrava, Almodóvar del Campo, Puertollano, Brazatortas y Fuencaliente.

Provincia de Córdoba: Adamuz, Cardeña, Conquista, El Carpio, Montoro, Pedro Abad, Villafraña de Córdoba y Villanueva de Córdoba.

Entre Puertollano (Argamasilla de Calatrava) y la carretera N-IV (Córdoba) se plantearon tres corredores denominados PC-1, PC-2 y PC-3. que a su vez se han dividido en cuatro tramos. A su vez en cada tramo se incluyen varias alternativas, como se indica en el siguiente cuadro.

Corredor	Tramo	Alternativa
PC-1	5. Puertollano-Brazatortas.	51, 52, 53, y 54
PC-2 PC-1	6. Brazatortas-Río Matapuercas.	61, 61A y 64 62, 62A, 62B, 62C y 63
PC-1 PC-2	7. Río Matapuercas-Adamuz.	71, 72
PC-3	8. Adamuz-Autovía N-IV.	81, 82, 83

4. Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto

Como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental, se destacan los siguientes:

Hidrografía: El tramo 1 del proyecto afecta a las cuencas hidrográficas del Tajo y Guadiana, interceptando en la primera a los cauces del río Tajo, Algodor y de los arroyos Bracea y de los Molinos. El tramo 2 del proyecto afecta a las cuencas de los ríos Guadiana y Guadalquivir, interceptando en la primera a los ríos Tirteafuera, Arroyo de la Ribera y río Guadalmez; y en la segunda a los ríos Ojailén, Tablillas, Montoro y del Pardillo, arroyos de los Términos, Matapuercas, Corteceros, la Viñuela, Riofrío, la Parrilla, del Caño, Algasilla, Tamajoso, y al propio río Guadalquivir.

Geología: Las zonas de especial valor geológico/geomorfológico que podrían verse afectadas por el proyecto son:

En el sector 1: Diversos elementos geomorfológicos de protección especial: Escarpes naturales en el valle del Tajo, formas de origen volcánico: mar de la Laguna de Romani, conos de la Atalaya de Cabezamesada (próximo a Ciudad Real por las alternativas 41 y 42) y cono del vértice La Cabeza en Fernancaballero (alternativa 42); cavidades naturales (sima en calizas cábricas Alternativa 31A. pk 8), crestones cuarcíticos relevantes (alternativas 31 y 31.^a en Sierra de en medio y alternativa 33 en Cruz de la Piedra); humedal estacional con paleosuelos de interés científico en la Casa del Zurdo (alternativas 41 y 42 muy próximo a Ciudad Real).

En el sector 2: En Castilla-La Mancha, los siguientes elementos geomorfológicos de protección especial: forma volcánica en El Retamar, crestón cuarcítico relevante y pedriza en la Garganta (alternativas 62 y 63). Aunque en Andalucía no existe una figura de protección del patrimonio geológico equivalente a la de Castilla-La Mancha, habiéndose reconocido como lugares de interés geológico el cañón fluvial del río Matapuercas (alternativa 72) y el Peñón de Vicálvaro, muy próximo al Guadalquivir

Áreas protegidas, flora, fauna silvestres: Los lugares Natura 2000 directamente afectados por el conjunto de alternativas del proyecto son:

LIC y ZEPA ES4250005 Montes de Toledo (alternativas 21, 22, 31, 32 y 33).
LIC ES4220007 Ríos Quejigares, Valdeazogues y Alcadia (alternativa 62).
LIC y ZEPA ES4220014 Sierra Morena (alternativas 61, 62, 62b).
LIC ES6130004 Río Guadalmez (alternativas 61, 62, 63).
LIC y ZEPA ES6130001 Sierras de Cardeña y Montoro (afección indirecta por alternativa 61 limitrofe).
LIC ES6130005 Suroeste de la Sierra de Cardeña y Montoro (Alternativas 71, 72 y marginalmente 61 y 63).
LIC ES6130006 Guadalmellato (alternativas 72 y 83).
LIC ES6130015 Río Guadalquivir, Tramo Medio (alternativas 81, 82, 83).

Los Espacios Naturales Protegidos afectados por dichas alternativas son:

- Microrreserva del Túnel de Niefla (Ciudad Real).
- Parque Natural de la Sierra de Cardeña y Montoro (Córdoba).
- Parque Periurbano de Fuente Agria (Córdoba).

En las proximidades del proyecto también se localiza el Parque Natural de Sierras de Andújar, adicionalmente clasificado como LIC.

Además, el proyecto afecta al ámbito del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Valle de Alcudia y Sierra Madrona, actualmente en tramitación, encontrándose el territorio bajo un régimen de protección preventiva.

Vegetación: En el sector 1 el uso del suelo es mayoritariamente agrícola, excepto en el ámbito de los Montes de Toledo, donde existen fragmentos de encinar, enebro, matorrales mediterráneos, dehesas de encina y algunos pinares de repoblación. En el Sector 2 la presencia de cultivos agrícolas es muy inferior, centrándose en el regadío de las terrazas del Valle del Guadalquivir y en algunas superficies de olivar, resultando por el contrario abundantes las dehesas, majadales, encinares, arbustadas y matorrales mediterráneos. Presencia más reducida tienen los fragmentos de quejigar, rebollar, alcornocal, fresneda, aliseda, alameda, tamujar, juncal y otras comunidades hígrófilas o acuáticas asociadas a las vaguadas, así como las repoblaciones artificiales de pinos.

El proyecto afecta a la Región Biogeográfica Mediterránea, en sus subprovincias Manchega y Luso-Extremadura y en el sector Hispalense de la Provincia Bética. La vegetación se ha tratado en el estudio de impacto exclusivamente en base a la información de pequeña resolución contenida en la cartografía nacional de hábitat y en el mapa forestal de España, sin que se haya realizado un estudio detallado de campo. De la información del Estudio y de los formularios Natura 2000 de las principales áreas protegidas afectadas, se ha podido deducir que el proyecto puede afectar, dentro de lugares Natura 2000, a los siguientes hábitat del anexo I de la Directiva 92/43/CEE:

- 3150 Lagos eutróficos naturales con vegetación Magnopotamion.
- 3260 Vegetación flotante de ranúnculos de los ríos de zonas premontañas y de planicies.
- 4030 Brezales secos (todos los subtipos).
- 5210 Formaciones de enebros.
- 5330 Matorrales termomediterráneos y predesérticos (todos los tipos).
- 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales (Thero-Brachypodietea).
- 6310 Dehesas de *Quercus suber* y/o *Quercus ilex*.
- 6420 Prados mediterráneos de hierbas altas y juncos (Molinion-Holoschoenion).
- 8220 Escarpes rocosos silíceos con vegetación casmofítica.
- 8230 Rocas silíceas con vegetación pionera.
- 91B0 Bosques de fresnos con *Fraxinus angustifolia*.
- 91E0* Bosques aluviales residuales de *Alnus glutinosa*.
- 9230 Robledales con *Quercus pyrenaica*.
- 9240 Robledales de *Quercus faginea* o *Quercus canariensis*.
- 92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*.
- 92D0 Galerías ribereñas termomediterráneas (*Nerio-Tamaricetea*) y del sudoeste de la península ibérica (*Securinegion tinctoriae*).
- 9330 Bosques de *Quercus suber*.
- 9340 Bosques de *Quercus ilex*.

Adicionalmente, en Castilla-La Mancha las comunidades de los códigos 5210, 5330, 6310, 8220, 91B0, 91E0, 9230, 92A0 y 92D0 tienen la consideración de hábitat de protección especial, con independencia de su localización dentro o fuera de áreas protegidas. La mancha (*Phillyreo-Arbutetum unedonis*) tiene también la consideración de vegetación protegida.

Flora: El estudio de impacto ambiental se limita simplemente a citar, y de forma en algunos casos incorrecta, algunas especies de flora protegida que pueden verse afectadas por el proyecto, pero no incluye información apropiada sobre su localización ni una valoración detallada de afecciones. Los Catálogos Autonómicos de Especies Amenazadas de Andalucía y Castilla-La Mancha incluyen un número de especies potencialmente presentes a lo largo de las diferentes alternativas en sus cruces con Sierra Morena y Montes de Toledo muy superior a la simple enumeración de flora que aparece en el estudio. En los Lugares de importancia comunitaria (LIC) atravesados por el proyecto pueden existir algunas especies incluidas en el anexo II de la Directiva 92/43/CEE (*Centaurea citricolor**, *Festuca elegans*, *Narcissus fernandesii*), circunstancia que no ha sido adecuadamente estudiada.

Fauna: Se destaca la gran importancia de la fauna en el conjunto del área afectada por el proyecto, que ha motivado la designación de las mencionadas ZEPAs y LIC, algunas de las cuales han sido consideradas en la Comunidad de Castilla-La Mancha como «áreas críticas» para la conservación de varias especies catalogadas, según los planes de recuperación aprobados para el lince ibérico (*Lynx pardina*), el águila imperial ibérica

(*Aquila adalberti*) y la cigüeña negra (*Ciconia nigra*), y plan de conservación del vulnerable buitre negro (*Aegypius monachus*).

El lince ibérico es especie prioritaria según la Directiva 92/43/CEE, y conserva poblaciones muy amenazadas en los LIC de Montes de Toledo, Sierra Morena, Sierras de Cardeña y Montoro, Río Guadalmez, Suroeste de las Sierras de Cardeña y Montoro y Guadalmellato, fuertemente dependientes de la existencia de conejos (*Oryctolagus cuniculus*) y de la conservación de su hábitat. Las poblaciones del lobo (*Canis lupus*)* al sur del Duero también se consideran prioritarias y muy amenazadas, habiéndose designado para su conservación los LIC de Sierra Morena, Sierras de Cardeña y Montoro, Río Guadalén, Suroeste de las Sierras de Cardeña y Montoro y Guadalmellato. Para las aves ya citadas águila imperial, cigüeña negra y buitre negro tienen una gran importancia las ZEPAs de Montes de Toledo y Sierra Morena. Además de las anteriores, son importantes en la zona del proyecto, entre otras aves, la grulla (*Grus grus*), búho real (*Bubo bubo*), águila real (*Aquila chrysaetos*), águila calzada (*Hieraetus pennatus*), águila perdicera (*Hieraetus fasciatus*), milano negro (*Milvus migrans*), alimoche (*Neophron percnopterus*), buitre leonado (*Gyps fulvus*), halcón (*Falco peregrinus*) y cernícalo primilla (*Falco naumanni*) Asociados a los ecosistemas fluviales, están también protegidos por las Directivas 92/43/CEE y 79/409/CEE la nutria (*Lutra lutra*), los galápagos (*Emys orbicularis*, *Mauremys leprosa*), el sapillo pintojo meridional (*Discoglossus jeanneae*), los peces *Chondrostoma willkommii*, *Tropidophoxinellus alburnoides*, *Chondrostoma lemingii*, *Anaocypris hispanica*, *Cobitis paludica* y *Barbus comiza*, y los odonatos *Macromia splendens* y *Gomphus graslini*.

Bienes materiales y patrimonio cultural: No consta la existencia de yacimientos arqueológicos que vayan a ser directamente afectados por las alternativas, si bien el estudio de impacto detecta un amplio número en sus proximidades. Hay, por el contrario, un gran número de vías pecuarias en el entorno del proyecto, pudiendo destacarse con mayor anchura la Cañada Real de las Merinas, Soriana, Segoviana y de la Plata, además de numerosas veredas, cordeles y coladas. También existen numerosos montes de utilidad pública en las zonas de cruce con las principales sierras.

5. Consultas previas a la elaboración del estudio de impacto ambiental.

La relación de respuestas recibidas a las consultas previas es:

Organismos consultados	Respuestas
Confederación Hidrográfica del Guadiana	X
Confederación Hidrográfica del Tajo	X
Subdelegación del Gobierno en Ciudad Real	X
Subdelegación del Gobierno en Toledo	
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	X
D.G. de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-la Mancha	X
D.G. de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de La Junta de Comunidades de Castilla-la Mancha	X
D.G. de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
D.G. del Agua de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-la Mancha	
D.G. del Medio Natural de La Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid	X
Diputación Provincial de Ciudad Real	
Diputación Provincial de Toledo	
Asociación Española de Limnología	
Instituto Geológico y Minero de España	
A.D.E.N.A	
Ecologistas en Acción de Ciudad Real	X
S.E.O	X
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV) (Madrid)	
Asoc. Castellano-manchega Defensa del Patrimonio Natural (ACMA-DEN) (Toledo)	
Ardeidas	
Asociación Ecologista «Cabañeros» de Ciudad Real	
Asociación Ecologista «Litra» (Ciudad Real)	
Colectivo Ecologista Masiega	
Colectivo Naturalista «Jabalón» (Ciudad Real)	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	
Ayuntamiento de Almonacid de Toledo (Toledo)	
Ayuntamiento de Consuegra (Toledo)	
Ayuntamiento de Los Yébenes (Toledo)	
Ayuntamiento de Manzaneque (Toledo)	X
Ayuntamiento de Mascaraque (Toledo)	
Ayuntamiento de Mocejón (Toledo)	
Ayuntamiento de Mora (Toledo)	
Ayuntamiento de Nambroca	X

Organismos consultados	Respuestas
Ayuntamiento de Olías del Rey (Toledo)	
Ayuntamiento de Orgaz (Toledo)	
Ayuntamiento de Toledo	
Ayuntamiento de Urda (Toledo)	
Ayuntamiento de Carrión de Calatrava (Ciudad Real)	
Ayuntamiento de Ciudad Real	
Ayuntamiento de Fernancaballero (Ciudad Real)	
Ayuntamiento de Fuente El Fresno (Ciudad Real)	X
Ayuntamiento de Malagón (Ciudad Real)	X
Ayuntamiento de Miguelturra (Ciudad Real)	
Ayuntamiento de Poblete (Ciudad Real)	
Ayuntamiento de Torralba de Calatrava (Ciudad Real)	
Ayuntamiento de Villarrubia de Los Ojos (Ciudad Real)	
Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía	X
Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	X
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	X
Diputación Provincial de Jaén	X
Ayuntamiento de Puertollano	X
Ayuntamiento de Mestanza	X
Ayuntamiento de Cabezarrubias del Puerto	X
Ayuntamiento de Argamasilla de Calatrava	X
Ayuntamiento de Brazatortas	X
Ayuntamiento de Pedro Abad	X
Ayuntamiento de Dos Torres	X
Ayuntamiento de Córdoba-gerencia de Urbanismo	X
Ayuntamiento de El Carpio	X
Ayuntamiento de Adamuz	X
Ayuntamiento de Villafranca de Córdoba	X
Ayuntamiento de Villanueva de Córdoba	X
Ayuntamiento de Conquista	X
Ayuntamiento de Andújar	X
Municipio de los Pedroches	X
Universidad de Córdoba	X
Federación de Ecologistas en Acción de Andalucía	X

Los contenidos ambientales más significativos de las respuestas recibidas, al objeto de determinar el alcance del estudio de impacto ambiental, fueron:

La Dirección General de la Conservación de la Naturaleza envió un informe elaborado por los Grupos de Trabajo del lince ibérico y águila imperial, en el que se hizo hincapié en los graves efectos del proyecto sobre los LIC/ZEPA «Montes de Toledo» y «Sierra Morena», planteando el estudio de nuevas alternativas que eviten estas afecciones, y concretando el tipo de información que debería recabarse en el estudio de impacto para los espacios de la Red Natura 2000 afectados.

La Dirección General de Medio Natural de Castilla-La Mancha señala importantes afecciones sobre espacios de la Red Natura 2000, y la necesidad de contemplar en el estudio nuevas alternativas que no les afecten.

La Consejería de Medio Ambiente de Andalucía plantea que se analicen alternativas que minimicen la afección a terrenos forestales y montes públicos, se apliquen medidas correctoras y compensatorias cuando haya afección a un LIC, que se minimicen los movimientos de tierras, sobre todo en el piedemonte de Sierra Morena y en los valles de los ríos Arenoso y Matapueras. Así mismo considera inadmisibles que el corredor PC-2 pueda afectar al Parque Natural de la Sierra de Cárdena y Montoro, y finalmente solicita que en el estudio de impacto se contemplen las afecciones a vías pecuarias y montes de utilidad pública.

Las Confederaciones del Tajo y Guadiana señalan determinadas acciones para minimizar la afección hidrológica, la erosión y el arrastre, evitar la contaminación de las aguas y medidas para garantizar la permeabilidad de la fauna de ribera y de las afecciones sobre los ecosistemas. La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir plantea que el estudio de impacto incluya un estudio de las obras sobre el Dominio Público Hidráulico y zonas asociadas, y que se eviten afecciones sobre los ríos, embalses, las aguas subterráneas, incluido el desvío de los cauces y la contaminación, indicando que cualquier actuación sobre el dominio público hidráulico necesitará la autorización de dicha Confederación.

La Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía plantea que se realicen reconocimientos arqueológicos previos al comienzo de las obras, con el control del Servicio de Protección del Patrimonio Histórico.

La Diputación Provincial de Jaén, informa que el proyecto no está incluido en el Plan Estratégico de la provincia de Jaén, y solicita que el enlace con la N-IV se realice en las proximidades de Pedro Abad, y añade que la solución no afecta a espacios naturales sensibles en dicha provincia.

Las consultas a los ayuntamientos dan como resultado un rechazo al proyecto por parte del de Puertollano, aceptando los demás con algunos cambios puntuales. El ayuntamiento de Andújar resalta la importancia del lince ibérico en la zona, especialmente en Cardeña, Andújar y Montoro y

las consecuencias que puede tener el efecto barrera sobre el mismo. En general comentan más los aspectos de infraestructura que los ambientales, con la excepción indicada.

La Universidad de Córdoba, especifica una serie de aspectos, que deben ser contemplados en el estudio de impacto ambiental, así como las medidas correctoras y compensatorias a aplicar.

Los colectivos ecologistas en general se oponen a la realización de la autopista por presuponer unas graves afecciones al medio ambiente. SEO-BIRDLIFE indica las afecciones de la autopista sobre el lince, águila imperial, cigüeña negra y buitre negro, y se opone al trazado. Indica que en cualquier caso ha de realizarse una evaluación adecuada del impacto sobre las aves, y define una serie de medidas a incluir, en su caso, como correctoras y compensatorias. Ecologistas en acción de Andalucía se oponen al proyecto, pero si este se realiza, propone una serie de medidas preventivas, correctoras y compensatorias, tanto en relación con los espacios naturales, como de la contaminación atmosférica, sonora y de cauces fluviales.

6. Principales alegaciones durante la consulta pública.

De las alegaciones recibidas en la información pública, 42 se refieren al sector 1 (23 de organismos públicos, 7 de asociaciones y grupos ecologistas y 12 de particulares), y 65 se refieren al Sector 2 (6 de organismos oficiales estatales o autonómicos, 10 de ayuntamientos, 7 de asociaciones y grupos políticos y 42 de particulares). Sus contenidos ambientales más relevantes han sido:

El Servicio de Especies Amenazadas de la Subdirección General para la Biodiversidad destaca el valor ecológico de las sierras afectadas por el proyecto, y afirma que el impacto que tendría la autopista sobre esta zona sería incompensable e incompatible con el mantenimiento de las poblaciones de especies amenazadas allí existentes.

La Dirección General del Medio Natural de Castilla-La Mancha, advierte que en parte del trazado el proyecto puede suponer una duplicidad de infraestructuras de similares características, en alusión a la Autovía autonómica de los Viñedos. Advierte que en el estudio de impacto se han excluido los corredores que evitaban la afección a la Red Natura, resalta el elevado valor de algunos de estos lugares para la conservación del lince, águila imperial, cigüeña negra y buitre negro, señala que el proyecto puede causar importantes impactos sobre sus poblaciones que pueden poner en peligro su supervivencia, y añade que el estudio de impacto carece de un análisis detallado de la afección del proyecto sobre los diferentes lugares incluidos en la Red Natura 2000 teniendo en cuenta sus objetivos de conservación, por lo que carece de base adecuada para el establecimiento de medidas correctoras y compensatorias, emitiendo un pronunciamiento desfavorable a la realización del proyecto. Para el Sector 2 sugiere el corredor Brazatortas-Almadén-Pozoblanco, que coincide con la opinión del grupo de trabajo del lince ibérico creado a partir de la Comisión Nacional de Protección de la Naturaleza. Indica otras graves afecciones a un importante refugio de quirópteros, actualmente protegido (Microrreserva del Túnel de Niefla), a diferentes ríos y riberas (arroyos Bracea, Molinos, La Ribera) a diferentes enebrales y dehesas considerados hábitat de protección especial, a algunas formaciones volcánicas del Campo de Calatrava, y finalmente cita una serie de especies amenazadas que pueden verse negativamente afectadas, como son el lince ibérico, lobo, nutria, águila imperial, cigüeña negra, buitre negro, águila perdicera, alimoche y buitre leonado, entre otras.

La Dirección General de Calidad Ambiental de Castilla-La Mancha indica que todas las actuaciones deberán ser coordinadas por los órganos medioambientales de Castilla-La Mancha, y respecto al estudio de impacto lo considera incompleto, por lo que solicita sea elaborado un nuevo, que vuelva a salir a Información Pública.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía no considera ambientalmente viable la autopista, por afectar a diferentes espacios de la Red Natura 2000: LIC «Río Gualdamez», »Sierra de Cardeña y Montoro», «Guadalmellato» y «Río Guadalquivir-tramo medio», y ZEPA «Sierra de Cardeña y Montoro». Afirma que dos corredores discurren por el mejor núcleo conocido de lince ibérico. Añade que la alternativa mas oriental parece afectar al límite del Parque Natural de la Sierra de Cardeña y Montoro, también declarado ZEPA, que el estudio de impacto ambiental no se ajusta al cumplimiento de la Directiva 92/43/CEE, y propone estudiar nuevas alternativas que no afecten a los referidos espacios naturales.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir informa favorablemente, siempre que se cumplan las condiciones necesarias de dimensionamiento de obras de paso de cauces, calculadas para un periodo de retorno de 500 años, y con la previa autorización de la Confederación.

La Dirección General de Carreteras de Castilla-La Mancha, pide que se estudie un nuevo corredor (Puertollano-Almadén, Almadenejos y Pozoblanco) con el fin de evitar las graves afecciones medioambientales causadas por la existencia de LIC y ZEPA en la zona de Sierra Morena. La Dirección General de Carreteras de la Junta de Andalucía opina que la menor afección medioambiental se originaría en el tramo 6 si la autopista discurriera junto a la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. Dice que la

autopista debería ser libre de peaje, para mejorar la conexión de los municipios, y solicita mejor accesibilidad a las poblaciones del entorno.

La Diputación Provincial de Córdoba considera que la alternativa más adecuada es la que discurre junto a la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Sevilla en los tramos 6 y 7. Considera a la autopista positiva por la modernización de los accesos del territorio, y negativa por el efecto barrera y la afección paisajística.

Las alegaciones de los Ayuntamientos indican las posibles afecciones de su ámbito, así el de Córdoba, indica las posibles afecciones al LIC «Río Guadalquivir-tramo medio», «LIC «Guadalmellato», al «Parque Periurbano» «Fuente Agria» y al «Embalse del Salto». Otros municipios hacen referencia a montes comunales, cauces de ríos o arroyos, etc. Algunas indican ausencia de impactos y conformidad con el proyecto. El conjunto de alegaciones de Ayuntamientos y de particulares no se refieren a afecciones ambientales, sino a afecciones puntuales de la infraestructura sobre sus bienes o intereses.

Las Asociaciones ecologistas se oponen al trazado, por sus afecciones medioambientales, y en algunos casos proponen nuevos trazados. WWF/Adena pone en entredicho la necesidad del proyecto y resalta sus graves impactos sobre la Red Natura 2000. También advierte la ausencia en el estudio de un tratamiento adecuado para la flora protegida.

Como consecuencia de la información pública, el Promotor plantea la suspensión de la tramitación del estudio informativo para el Sector 2 entre tanto se adopte una decisión sobre su incidencia ambiental, los trazados asociados y las condiciones de explotación del tramo; y para el Sector 1 incorpora una serie de modificaciones al trazado de la alternativa elegida (circunvalación de Mascarague, Reino de Don Quijote, etc), atendiendo a solicitudes basadas en razones diferentes de las ambientales. Sin embargo, no subsana las principales carencias señaladas tanto por la Dirección General de Medio Natural como por las organizaciones conservacionistas, en el sentido de evaluar alternativas que no afecten a Natura 2000, incluir una evaluación detallada de repercusiones del proyecto sobre los hábitat y especies objeto de protección y la integridad ecológica del LIC/ZEPA Montes de Toledo, elaborar una propuesta razonada de medidas correctoras y compensatorias basada en el resultado de dicha evaluación, la consideración de las estrategias y de los planes de recuperación del lince y del águila imperial, incluir una valoración de repercusiones sobre la flora protegida, y adoptar medidas apropiadas para evitar afectar hábitat y elementos geomorfológicos de protección especial.

7. Análisis de los impactos significativos.

Sector 1: Toledo-Ciudad Real.

Los impactos significativos en este sector son:

Hidrología: Se producirán afecciones a los cauces y riberas en los puntos de cruce, así como modificaciones locales al flujo superficial. En la fase de obras se producirá contaminación física y química (aceites, hidrocarburos) en los cauces. En la fase de funcionamiento también se producirá contaminación física tras tormentas hasta que se consiga la total ocupación por la vegetación de desmontes y terraplenes, lo que llevará décadas, y con carácter permanente contaminación por aceites e hidrocarburos derivados del tráfico. Siempre existirá riesgo de contaminación grave por accidente de vehículos que transporten mercancías peligrosas.

Geología-Geomorfología: Alteración de la geomorfología por el movimiento de tierras del proyecto y por la localización de préstamos y de vertederos. Riesgos de inestabilidad de las laderas. Alteración significativa de diversos elementos geomorfológicos de protección especial: un escarpe natural en el cruce del río Tajo (alternativa 1.2), formas de origen volcánico: conos de la Atalaya de Cabezamesada (próximo a Ciudad Real por las alternativas 41 y 42) y cono del vértice La Cabeza en Fernán Caballero (alternativa 42); cavidades naturales (sima en calizas cámbricas Alternativa 31A. pk 8), crestones cuarcíticos relevantes (alternativas 31 y 31.^a en Sierra de Enmedio y alternativa 33 en Cruz de la Piedra); humedal estacional con paleosuelos de interés científico en la Casa del Zurdo (alternativas 41 y 42 muy próximo a Ciudad Real). Posible destrucción de formas de origen volcánico para su empleo como préstamo.

Áreas protegidas, flora y fauna silvestres: el informe de la Dirección General del Medio Natural de Castilla-La Mancha pone de manifiesto que todas las alternativas causan repercusiones negativas apreciables sobre el LIC/ZEPA ES4250005 Montes de Toledo y que el estudio de impacto ambiental no ha llegado a identificar y a valorar detalladamente todas las afecciones. Según alternativas, y con independencia de la longitud geométrica de intersección de cada alternativa con el LIC/ZEPA, la afección global a la integridad del LIC/ZEPA se produciría a lo largo de una longitud total comprendida entre 26 y 30 Km. Por la información disponible, el proyecto afecta al menos al lince ibérico (especie prioritaria y en peligro de extinción) por destrucción de hábitat de alimentación y por efecto barrera y fragmentación del hábitat, y al águila imperial ibérica (especie en peligro de extinción) por destrucción de hábitat de alimentación y molestias en la nidificación, así como también con seguridad a los hábitat 3260 Vegetación flotante de ranúnculos de los ríos de zonas pre-montañosas y de planicies, 5210 Formaciones de enebros, 6310 Dehesas de *Quercus ilex* subsp. *ballota*, 6420 Prados mediterráneos de hierbas

altas y juncos (*Molinion-Holoschoenion*), 91B0 Bosques de fresnos con *Fraxinus angustifolia* (sobre todo con alternativa 21 en arroyo Bracea), 92D0 Galerías ribereñas termomediterráneas (*Nerio-Tamaricetea*) y del sudoeste de la península ibérica (*Securinegion tinctoriae*), y 9340 Bosques de *Quercus ilex*, y con elevada probabilidad a los hábitat 4030 Brezales secos (todos los subtipos), 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales (*Thero-Brachypodietea*). El efecto principal del proyecto sobre la integridad del LIC se deriva de la notable pérdida de permeabilidad del territorio para la fauna terrestre, agravada por el efecto acumulado de esta autopista con el Tren de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y con la carretera N-401. Es también apreciable la pérdida de hábitat de alimentación y de tranquilidad para las especies más emblemáticas de este LIC.

Además de las anteriores afecciones, que se centran en el LIC/ZEPA Montes de Toledo, cabe citar las derivadas de los cruces con los ríos Tajo y Guadiana en tramos con vegetación de ribera e importantes para la avifauna. Así mismo, también se ha apreciado la afección de la alternativa 11 en las proximidades del río Tajo sobre comunidades halonitrófilas que constituyen un hábitat de protección especial.

Paisaje: La afección al paisaje será notable en el ámbito de Montes de Toledo.

Contaminación acústica: la autopista afectará acústicamente a los núcleos de población próximos a su traza, así como a los corredores biológicos que intercepte.

Contaminación del aire: durante la fase de construcción se producirá aumento de los niveles de polvo y contaminación como consecuencia del movimiento de maquinaria y materiales de obra.

Población y bienes materiales: La autopista supone una pérdida de la permeabilidad territorial, sobre todo a lo largo de carreteras, caminos y vías pecuarias (4 cañadas reales, 5 veredas, 5 cordeles y 1 colada). No consta afección directa al patrimonio arqueológico.

Sector 2: Puertollano-Córdoba N-IV.

Hidrología: Similares efectos a los reseñados para el Sector 1, complicados por el mayor número de ríos y arroyos interceptados.

Geomorfología: Alteración de la geomorfología por el movimiento de tierras del proyecto y por la localización de préstamos y de vertederos. Afección a elementos geomorfológicos de protección especial: crestones cuarcíticos relevantes (alternativa 52 y todas las alternativas del tramo 6), humedal (alternativas 51 y 52). Son previsible afecciones importantes en las zonas de sierra de relieve más movido, así como en los barrancos del Valle del Guadalquivir. Posible destrucción de formas de origen volcánico para su empleo como préstamo. Afección al cañón fluvial del río Matapuercas, y al Peñón de Vicálvaro.

Áreas Protegidas, flora y fauna silvestres: Las alternativas en su conjunto afectan de forma apreciable a siete lugares de la Red Natura 2000: LIC y ZEPA ES4220014 Sierra Morena (Ciudad Real), LIC ES4220007 Ríos Quejigares, Valdeazogues y Alcudia (Ciudad Real), LIC ES6130004 Río Guadalmez (Córdoba), LIC y ZEPA ES6130001 Sierras de Cardena y Montoro, también Parque Natural, LIC ES6130005 Suroeste de la Sierra de Cardena y Montoro (Córdoba), LIC ES6130006 Guadalmellato (Córdoba), y LIC ES6130015 Río Guadalquivir Tramo Medio (Córdoba). También afectan de forma indirecta a la Microrreserva del Túnel de Niefla (Ciudad Real), incluida en el LIC Sierra Morena, cuya normativa impide el paso de una autopista a su través, y a un Parque Periurbano de Fuente Agria (Córdoba), así como el área de protección preventiva del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Valle de Alcudia y Sierra Madrona (Ciudad Real). El estudio de impacto pone de manifiesto la existencia de afecciones sobre todas las especies de fauna y flora y los hábitat señalados en el apartado de descripción del medio, con particular incidencia sobre el lince, lobo, nutria, águila imperial, buitre negro y cigüeña negra. Todas las alternativas provocan un importante grado de fragmentación en el hábitat de los vertebrados terrestres a escala del conjunto de Sierra Morena, de consecuencias particularmente graves para el lince y el lobo. En el caso de Castilla-La Mancha, poseen una afección importante sobre áreas críticas establecidas en los planes de recuperación del lince, águila imperial, cigüeña negra y en el plan de conservación del buitre negro. Las afecciones sobre la vegetación son mucho más importantes que en el Sector 1, pues todas las alternativas aumentan muy considerablemente la longitud de intercepción de hábitat naturales. Las diferentes alternativas afectan especialmente a los hábitat de encinar, a dehesas (alternativas 51 y 72) y a mancha mediterránea, existiendo afecciones más puntuales a fresnedas, alisedas, tamujares, adelfares y otros tipos de vegetación higrófila o acuática. Particularmente graves son las afecciones a la vegetación en todas las alternativas del tramo 6.

Paisaje: La afección al paisaje será crítica en el ámbito de Sierra Morena, y severa en la parte andaluza del Sector 2 que discurre por relieves quebrados o por paisajes de dehesa y encinar.

Ruidos: las zonas más afectadas por el ruido corresponden al tramo Puertollano-Brazatortas. También resultarán afectadas todas las zonas que actualmente disfrutan de un alto grado de naturalidad, así como los corredores biológicos.

Población y bienes materiales: La autopista supone una pérdida de la permeabilidad territorial, sobre todo a lo largo de carreteras, caminos y vías pecuarias. No consta afección directa al patrimonio arqueológico.

8. Análisis y selección de alternativas.

Para la selección de alternativas, en el estudio de impacto se ha empleado un método cuantitativo multicriterio, en el que intervienen de forma aditiva los impactos significativos previamente detectados, cuantificados y ponderados según el criterio del equipo redactor. En esta valoración se ha considerado para toda la longitud de traza de cada alternativa la ocupación de elementos geomorfológicos protegidos, el volumen de préstamos, la superficie de ocupación, superficie de vegetación considerada más valiosa, la afección a áreas consideradas importantes para la fauna, el volumen de excavación y relleno, el volumen de vertederos, la ocupación de unidades de paisaje, afección a olivar, proximidad a otras infraestructuras, afección a regadíos, a áreas de potencialidad arqueológica, a suelos de protección ambiental, montes catalogados y a espacios naturales y de interés. Su aplicación aritmética dio lugar a seleccionar en el estudio de impacto como alternativa de menor impacto ambiental a la siguiente:

Sector 1: sucesión de las alternativas 12, 22, 33 y 41.

Sector 2: sucesión de las alternativas 54, 61, 72, 81.

Tras la información pública, la consideración de varias alegaciones de tipo no ambiental provocó ligeras variaciones sobre el trazado anterior, que no modifican sustancialmente los efectos ambientales del proyecto (alejamiento del casco urbano de Mascaraque sustituyendo el tramo pk. 22 a 30 de la alternativa 22 por el tramo pk. 0 a 6 de la alternativa 21; alejamiento de la operación «El Reino de Don Quijote de la Mancha» mediante sustitución del tramo pk. 104 a 109 de la alternativa 41 por el tramo pk. 15,5 a 42 de la alternativa 42; y algunos nuevos enlaces y pasos).

Las alegaciones de contenido ambiental provocaron el desdoblamiento del estudio informativo mediante resolución de la Dirección General de Carreteras de fecha 10 de mayo de 2005, pasando a identificarse el sector 1 (Toledo-Ciudad Real) como estudio informativo EI-1-E-139.A, y el Sector 2 (Puertollano-Córdoba (N-IV) como (EI-1-E-139.C). Dicha resolución, a la vista de las severas repercusiones ambientales de todas las alternativas puestas de manifiesto en el periodo de información pública, suspendió la tramitación de este segundo estudio informativo a la espera de una decisión sobre las condiciones de explotación del tramo, los trazados asociados y su incidencia ambiental. A este último fin, resulta pertinente que la presente declaración de impacto se pronuncie tanto sobre el sector 1 como sobre el sector 2 del proyecto inicial.

9. Medidas preventivas, correctoras y compensatorias propuestas por el Promotor.

El estudio de impacto incluye las siguientes medidas preventivas y correctoras:

Para restringir la afección en fase de obras al mínimo imprescindible: jalonamiento de la obra y elaboración de un mapa de aptitud del territorio de la franja del proyecto para la posterior ubicación de los elementos auxiliares del proyecto (préstamos, plantas, parques de maquinaria, acopios, vertederos, talleres, etc).

Para protección hidrológica: Construcción de drenajes suficientes, incluyendo el empleo de viaductos y de encauzamientos donde sea preciso. Adecuada gestión de residuos, impermeabilización de parques de maquinaria, establecimiento de barreras para sedimentos en los cruces con los principales ríos, adopción de medidas preventivas en los elementos auxiliares, y construcción de balsas de retención de vertidos asociadas al drenaje en los cruces con los ríos Tajo, Algodor, Guadiana, Matapuercas, Guadalmez y Guadalquivir.

Para protección de la fauna: Se enuncian de manera genérica, dejando para el proyecto constructivo su definición: exclusión del periodo de nidificación del cronograma de voladuras y movimientos de tierras en algunas zonas identificadas como de importancia para la fauna, reducción de la longitud de tendidos eléctricos y adopción de medidas contra la electrocución, encauzamientos de túneles, cerramiento, pasos inferiores para fauna (tubos de paso de agua, marcos y algunos viaductos), rampas de escape en drenajes, pavimento antirruído,

Para evitar contaminación acústica y atmosférica: riegos, cronograma y horario de obras, apantallamiento del entorno de zonas habitadas, y empleo en algunas zonas de un tipo de pavimento que reduzca la emisión sonora.

Para protección del patrimonio cultural: Realización de prospecciones adicionales, y en su caso de sondeos y eventual extracción de restos. Reposición de pasos de vías pecuarias.

Para la protección del paisaje: Protección individual y trasplante de árboles, restauración fisiográfica en taludes, túneles y elementos auxiliares; recuperación de los horizontes superficiales del suelo, y revegetación de las zonas alteradas.

Así mismo, ante los impactos ambientales previstos sobre los ocho espacios de la Red Natura 2000 afectados, el estudio de impacto incluye

en su anexo XV un paquete de medidas compensatorias. Éstas se definen para las áreas donde se han detectado las afecciones más graves sobre determinadas especies consideradas principales (cigüeña negra, águila imperial, águila real, águila perdicera, buitre negro, cernícalo primilla, halcón peregrino, lobo, lince, nutria y conejo): En el Sector 1 los parajes de la Caleruela y la Calderina, y en el Sector 2 los parajes de La Garganta/Fuencaliente, Cardeña-Montoro-Guadalmellato, río Guadalmez y Río Guadalquivir. El estudio enumera 34 tipos de medida compensatoria diferentes que pueden ser de aplicación, e incluye en su presupuesto una estima de la medición de cada una de ellas por tramo. Se citan a continuación dichas mediciones, señalando entre paréntesis las mediciones de las que tienen más relación con las principales especies impactadas bajo la hipótesis de la alternativa elegida, diferenciando las de los sectores 1 y 2: construcción de majanos (40,80), vivares (60,120), entaramados (60,120), cercados con siembras o praderas para conejos (120,200), parcelas de cría en cautividad de conejos de 1 ha. (4,4), construcción de refugios para lince (40,50), creación de charcas para cigüeña negra (1,1), construcción de primillarios (6,2), construcción de pasos para anfibios (1,2), aislamiento de apoyos con riesgo de electrocución para las aves (4,3), comederos para aves necrófagas (1,1), contratación de guardas (3,5) y de técnicos (2,8) para los trabajos de control y seguimiento, control de mamíferos depredadores generalistas, repoblaciones con conejo vacunado y liebre, vacunación de conejos silvestres, limpieza de manantiales, construcción de nidos para pequeñas y grandes rapaces forestales, aves insectívoras y quirópteros; señalización de alambradas para rapaces, protección de islas de arbolado, vegetación de riberas, estudio sobre riesgos de tendidos eléctricos para las aves, descuajes de matorral para siembras, podas de arbolado, estudio de selección de hábitat del águila imperial, elaboración de un inventario florístico, y cursos para guardas.

Estas medidas compensatorias no han llegado a ser expresamente aceptadas por los órganos de gestión de los lugares Natura 2000 de las Comunidades Autónomas afectadas, que han remarcado los impactos apreciables del proyecto sobre dichos lugares, la inadecuada profundidad del estudio realizado, y han planteado la necesidad de generar nuevas alternativas que no impacten sobre la Red Natura 2000.

10. Consideraciones derivadas de la normativa de Red Natura 2000 y de conservación de la naturaleza.

En la evaluación ambiental de este proyecto tiene una importancia fundamental la consideración de sus repercusiones sobre la Red Natura 2000. Tanto la Dirección General del Medio Natural de Castilla-La Mancha como la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente señalan que el proyecto, en todas las alternativas que han sido contempladas en el estudio de impacto ambiental, causará impactos apreciables sobre un total de ocho lugares de dicha Red:

LIC y ZEPa ES4250005 Montes de Toledo, también área crítica para la conservación del lince ibérico y del águila imperial ibérica, según sus respectivos planes de recuperación.

LIC ES4220007 ríos Quejigares, Valdeazogues y Alcadia

LIC y ZEPa ES4220014 Sierra Morena, también área crítica para la conservación del águila imperial ibérica, cigüeña negra, buitre negro y lince, según sus respectivos planes de recuperación.

LIC ES6130004 río Guadalmez

LIC y ZEPa ES6130001 Sierras de Cardeña y Montoro, también Parque Natural (afección indirecta).

LIC ES6130005 suroeste de la sierra de Cardeña y Montoro

LIC ES6130006 Guadalmellato

LIC ES6130015 río Guadalquivir, tramo Medio.

La alternativa completa elegida por el promotor en el estudio de impacto es la conformada por la combinación de las alternativas parciales 12, 22, 33, 41 para el denominado sector 1 (Toledo-Ciudad Real), y las 54, 61, 72 y 81 para el sector 2 (Puertollano-N-IV Córdoba). Esta opción afectaría a todos los lugares Natura 2000 anteriormente relacionados, exceptuando al LIC Ríos Quejigal, Valdeazogues y Alcadia.

El artículo 6.3 del Real Decreto 1997/1995 requiere que los proyectos que puedan afectar de forma apreciable a lugares de la Red Natura 2000, ya sea individualmente o en combinación con otros planes o proyectos, se sometan a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, teniendo en cuenta sus objetivos específicos de conservación.

De la evaluación practicada se deduce que todas las alternativas del proyecto causarían un efecto apreciable por intrusión y sobre todo por fragmentación del hábitat del lince ibérico, especie en peligro de extinción, precisamente en sus principales áreas de distribución conocidas en el conjunto de Sierra Morena (sector 2 de la autopista), así como también en el sector oriental de los Montes de Toledo (sector 1 de la autopista), especie prioritaria que constituye uno de los principales objetivos de conservación de siete de los ocho lugares afectados (todos los citados excepto el tramo medio del Río Guadalquivir). Por los mismos motivos, el proyecto afectaría al lobo, especie cuya población al sur del Duero es igualmente prioritaria y está considerada en peligro de extinción, y cuya conservación es también uno de los principales objetivos de conserva-

ción de de los LIC Sierra Morena, Río Guadalmez, Sierras de Cardena y Montoro, Suroeste de la Sierra de Cardena y Montoro, y Guadalmellato. En el sector 2, el proyecto también causaría efectos graves dentro del LIC Sierra Morena sobre un refugio de quirópteros (Microrreserva del Túnel de Niefla) de importancia nacional, que constituye uno de los objetivos de conservación de este LIC. Así mismo, el proyecto supondría un impacto igualmente apreciable sobre el águila imperial ibérica, especie también en peligro de extinción, al menos en el LIC Montes de Toledo y muy especialmente en el LIC Sierra Morena, atravesando una de las alternativas el núcleo con mayor densidad reproductora de la especie conocido (Finca de la Garganta), donde también causaría efectos negativos sobre el buitre negro y la cigüeña negra. En la mayoría de estos lugares también se ha puesto de manifiesto que el proyecto afectaría al menos al águila perdicera, águila calzada, alimoche, buitre leonado, búho real y águila real, y en los pasos de ríos y arroyos también a nutria, galápagos, sapillo pintojo meridional, boga, pardilla, calandino, barbo comizo, colmilleja y varios odonatos que igualmente son objeto de conservación en los diferentes lugares afectados de la Red.

En lo que se refiere a su afección sobre los hábitat, el proyecto causaría impacto apreciable sobre encinar, dehesa, enebro arborescente, fresneda, tamujar, adelfar, prados juncuales mediterráneos, comunidades flotantes de ranúnculos, así como sobre el hábitat prioritario 6220* «zonas subestépicas de gramíneas y anuales (Thero-Brachypodietea)».

El estudio de impacto ambiental no cuantifica las repercusiones del proyecto, en sus diferentes alternativas, sobre cada lugar Natura 2000 afectado teniendo en cuenta sus objetivos de conservación, limitándose a hacer un análisis de tipo general de repercusiones por tramos sin profundizar en la valoración de repercusiones sobre todos y cada uno de los hábitat y especies objeto de protección, ni tampoco en las repercusiones globales sobre la integridad ecológica de los lugares que han puesto de manifiesto los órganos competentes en materia Natura 2000 de las comunidades Autónomas de Castilla-La Mancha y Andalucía, la Dirección General para la Biodiversidad y las organizaciones no gubernamentales, habiendo realizado el primero un pronunciamiento desfavorable expreso sobre todas las alternativas estudiadas. En su lugar, el estudio de impacto ambiental se centra en las afecciones geométricas sobre los espacios Natura 2000 (longitud relativa de cada alternativa que intercepta físicamente a dichos lugares) para integrarlas en una fórmula polinómica de valoración numérica de alternativas, con independencia de los objetivos de conservación establecidos, y en todo caso como un componente más del análisis numérico de selección de alternativa, lo que no responde adecuadamente a lo requerido por el artículo 6 del Real Decreto 1997/1995.

Adicionalmente, en el estudio de impacto ambiental no se han tenido en cuenta los importantes efectos acumulados de la autopista de peaje proyectada, el tren de alta velocidad Madrid-Sevilla (en los dos sectores), y las diversas carreteras que discurren paralelas y próximas al trazado, en particular de la carretera N-401 (Sector 1) y N-420 (Sector 2), infraestructuras estatales de comunicación cuyos efectos acumulados sobre la permeabilidad y la conectividad del territorio son evidentes, resultando particularmente perjudiciales para especies prioritarias y estrictamente protegidas como son el lobo y el lince ibérico, tal como han puesto de manifiesto en la evaluación las Comunidades Autónomas afectadas. En consecuencia, entre las medidas correctoras se ha incluido un número muy limitado de pasos apropiados para la fauna, con unas dimensiones muy reducidas y una ubicación que generalmente responde a otras necesidades (pasos de agua, cruces con viales o vías pecuarias, etc) diferentes de las de tránsito de estas especies. En ningún caso se prevén medidas correctoras proporcionadas a la magnitud del impacto que generan conjuntamente todas las infraestructuras estatales de comunicación preexistentes (AVE, N-401 y N-420) con la autopista de peaje prevista sobre la permeabilidad del territorio para estas especies prioritarias.

Los Planes de Recuperación del águila imperial y del lince ibérico en Castilla-La Mancha, aprobados respectivamente mediante los Decretos 275/2003 y 276/2003, requieren que en las evaluaciones ambientales de proyectos y planes sobre áreas críticas para la conservación de estas especies se tengan en cuenta sus requerimientos ecológicos, y se tenga presente la necesidad de conservar sus poblaciones y su hábitat en un estado favorable. Para el caso del lince, su Plan de Recuperación establece, además, que se garantice la conservación del hábitat en los corredores que conectan las diferentes poblaciones. En las condiciones en que se presenta el proyecto objeto de evaluación, no es posible garantizar ambos extremos.

Todas las alternativas contempladas para el Sector 2 atraviesan el Valle de Alcudia y Sierra Madrona, amplio territorio que está sujeto al régimen de protección preventiva previsto en el artículo 7 de la Ley 4/1989, de 27 de mayo, de conservación de los espacios naturales y de la flora y fauna silvestres, por la tramitación de un Plan de Ordenación de los Recursos Naturales. En tales circunstancias, no podrían realizarse actos que supusieran una transformación sensible de la realidad física y biológica que llegaran a hacer imposible o dificultaran de forma importante la consecución de los objetivos de dicho Plan, y no se podría otorgar ninguna autorización, licencia o concesión que habilite para la realización de actos de transformación de la realidad física y biológica sin informe favorable de la Consejería de Medio Ambiente de Castilla-La Mancha. El sentido del informe emitido por

la Dirección General del Medio Natural de Castilla-La Mancha no deja margen de duda sobre los efectos negativos del proyecto sobre los objetivos de dicho Plan de Ordenación.

De la evaluación realizada se deduce que el proyecto, en sus dos sectores y para todas sus alternativas, causaría repercusiones negativas apreciables sobre los siguientes lugares de la Red Natura 2000:

LIC y ZEPa ES4250005 Montes de Toledo (sector 1, alternativas 21, 22, 31, 32 y 33).

LIC ES4220007 Ríos Quejigares, Valdeazogues y Alcudia (sector 2, alternativas 62 y 62a).

LIC y ZEPa ES4220014 Sierra Morena (sector 2, alternativas 61, 62, 62b).

LIC ES6130004 Río Guadalmez (sector 2, alternativas 61, 62, 63).

LIC y ZEPa ES6130001 Sierras de Cardena y Montoro, también Parque Natural (afección indirecta sector 2 alternativa 61).

LIC ES6130005 Suroeste de la Sierra de Cardena y Montoro (sector 2, alternativas 61, 63, 71 y 72).

LIC ES6130006 Guadalmellato (sector 2, alternativa 72 y 83).

LIC ES6130015 Río Guadalquivir, Tramo Medio (sector 2, alternativas 81, 82 y 83).

En éstos se verían negativamente afectados numerosos hábitat y especies que constituyen sus objetivos de conservación, algunos de los cuales son prioritarios. Además, el proyecto causaría un daño importante a la integridad de dichos lugares por el efecto barrera acumulado con el derivado de otras infraestructuras de comunicación estatales preexistentes, repercusiones que no han sido estudiadas con el grado de detalle preciso, por lo que no es posible asegurar que las medidas correctoras y compensatorias propuestas fueran a garantizar la corrección o compensación, respectivamente, del impacto producido, ni, por lo tanto, asegurar que se mantuviera la coherencia de la Red Natura 2000 y que se diera cumplimiento al resto de normativa de protección de la naturaleza aplicable. Dichas medidas compensatorias no han sido expresamente aceptadas por las Comunidades Autónomas afectadas.

Por otra parte tampoco se considera que resultara posible, en su caso, aplicar al proyecto el mecanismo de autorización excepcional previsto por el artículo 6.4 del Real Decreto 1997/1995 ya que no se constata la acreditación del cumplimiento de la siguiente serie de requisitos:

En el estudio de impacto ambiental todas las posibles alternativas afectan a algún lugar Natura 2000 y las sugerencias de nuevas alternativas hechas por las administraciones autonómicas intervinientes en el procedimiento y que podrían minimizar el efecto del proyecto sobre la Red Natura 2000 no se han incluido en el estudio de impacto ambiental.

El proyecto afecta negativamente a hábitat y a especies prioritarios, y no está relacionado con la salud, la seguridad ni con la mejora del medio ambiente. Aún tratándose de un proyecto de interés público, no se han aportado justificaciones que evidencien que esta autopista de peaje esté motivada en «razones imperiosas de interés público de primer orden», tal como requiere el literal del artículo 6.4 del Real Decreto 1997/1995.

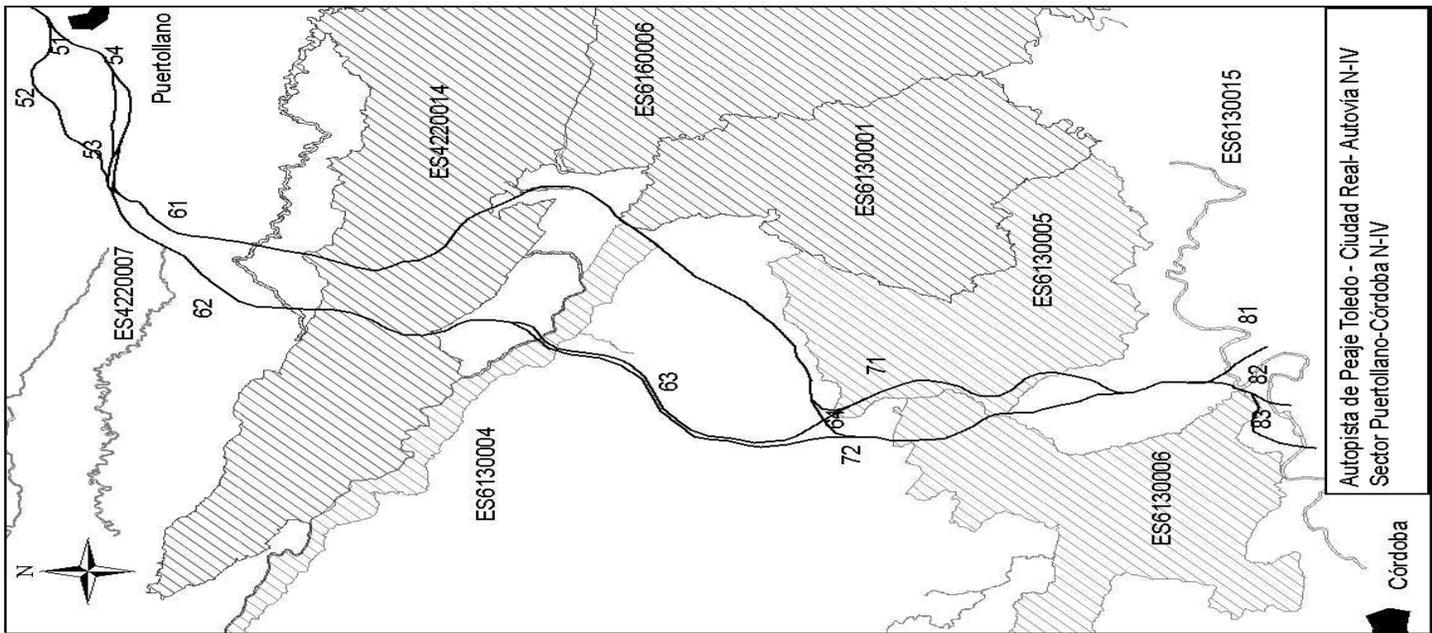
El estudio de impacto ambiental incluye una larga relación de posibles medidas compensatorias. Sin embargo, al haberse omitido la realización de los estudios de repercusiones concretas del proyecto sobre los diferentes lugares Natura 2000 afectados, que incluyen varios hábitat y especies de fauna y flora prioritarios, no puede considerarse que dichas medidas posean una adecuada justificación en relación con los impactos generados, que tan sólo se han identificado para algunas especies emblemáticas, pero sin llegar a evaluarse con el detalle necesario. Así, la mayoría de las medidas que incluye no están claramente relacionadas con los impactos previsibles, ni cuantificadas o localizadas más que a escala tramo. Para mayor abundamiento, dichas medidas compensatorias carecen del reconocimiento de los órganos competente en materia Natura 2000 de las comunidades autónomas afectadas.

11. Conclusión.

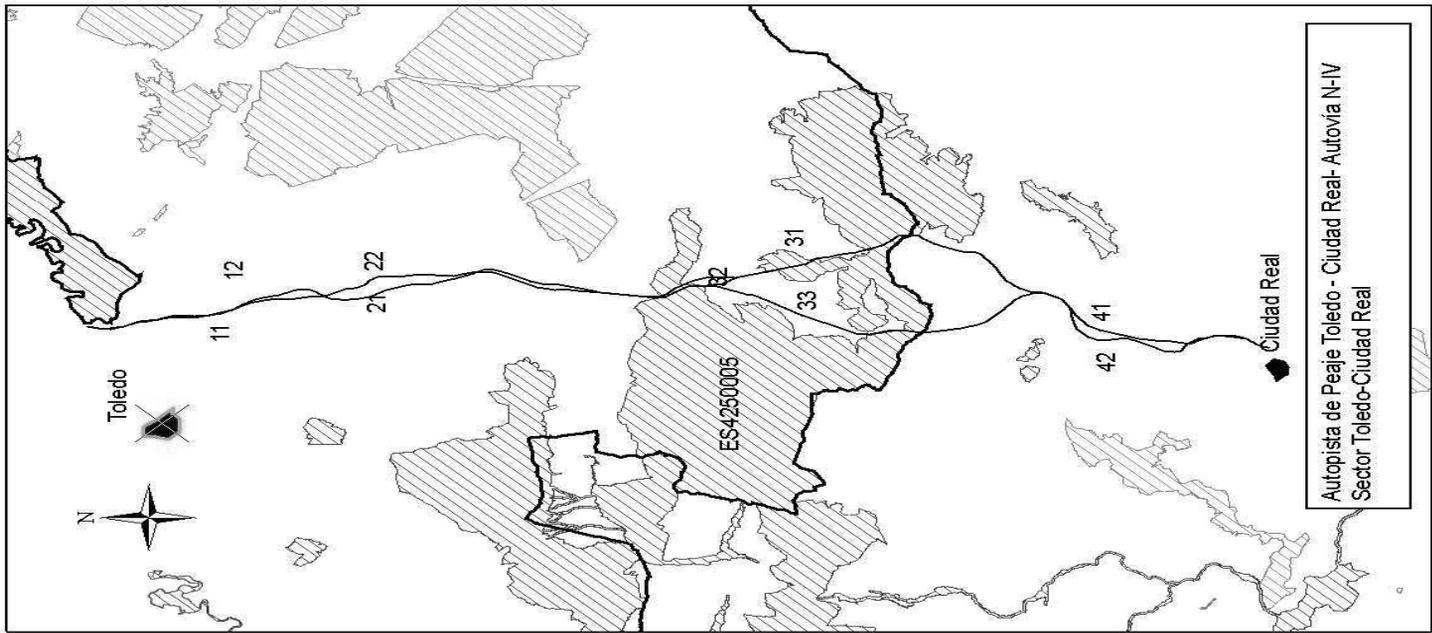
En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista de la propuesta de resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 25 de mayo de 2007, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Autopista de Peaje Toledo-Ciudad Real-Córdoba», concluyendo que dicho proyecto es incompatible con el medio ambiente, sobre el que previsiblemente causaría efectos negativos significativos; que las afecciones a los lugares de la Red Natura 2000 serían significativas, entrando en contradicción con los objetivos de conservación, y en consecuencia con el mantenimiento de la coherencia de la Red Natura 2000; y que las medidas previstas por el Promotor no son una garantía suficiente de la completa corrección o adecuada compensación de la Red Natura 2000.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento sustantivo del proyecto, de conformidad con el referido artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

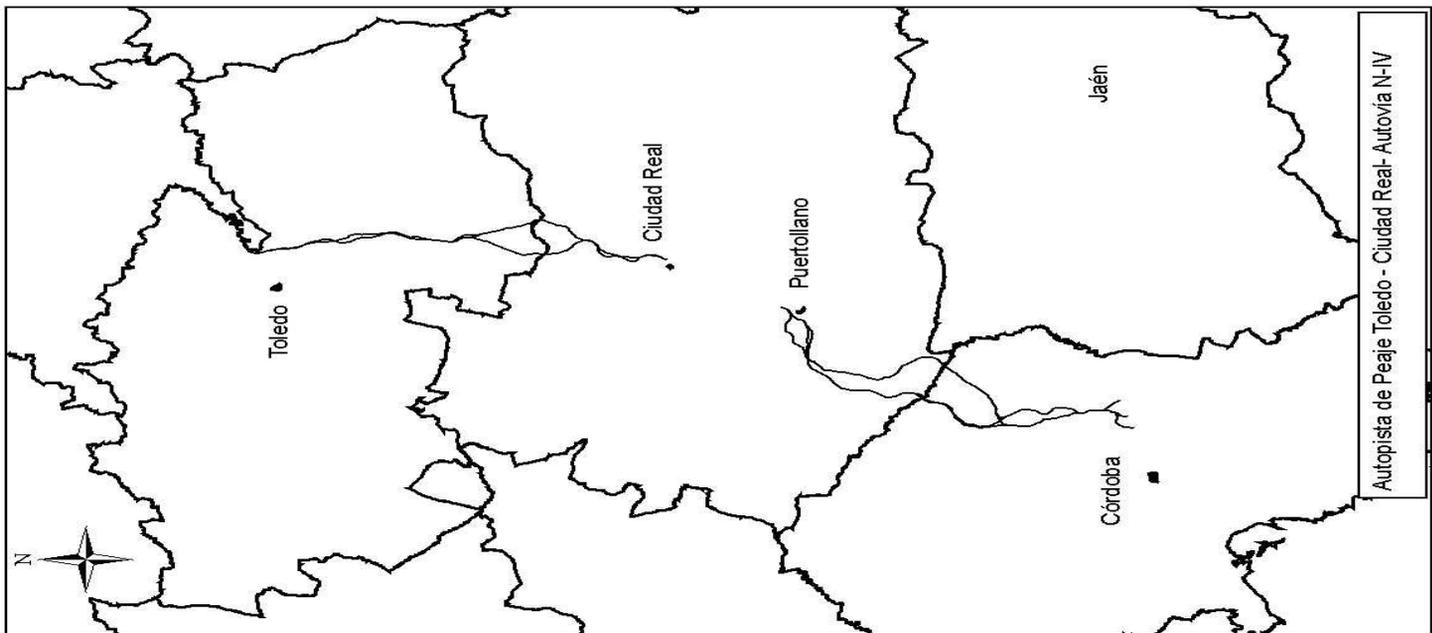
Madrid, 29 de mayo de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.



Autopista de Peaje Toledo - Ciudad Real- Autovía N-IV
Sector Puertollano-Córdoba N-IV



Autopista de Peaje Toledo - Ciudad Real- Autovía N-IV
Sector Toledo-Ciudad Real



Autopista de Peaje Toledo - Ciudad Real- Autovía N-IV