

dispuesto en los artículos 12, 13, 14 y Disposición adicional segunda del Real Decreto 327/2003, actualizado por el Real Decreto 521/2006, de 28 de abril, por el que se establece el régimen de los organismos pagadores y de coordinación de los fondos europeos agrícolas y por la Orden EHA/53/2006, de 13 de enero, del Ministerio de Economía y Hacienda.

Sexta. *Duración del Convenio.*—Este Convenio surtirá efectos desde su firma hasta el 31 de diciembre de 2007, entendiéndose prorrogado automáticamente por sucesivos períodos anuales, salvo denuncia expresa por cualquiera de las partes comunicada con una antelación mínima de tres meses a la fecha de su conclusión. Todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados cuarto y séptimo del Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 1990, sobre Convenios de Colaboración entre la Administración del Estado y las Comunidades Autónomas.

Séptima. *Resolución.*—El presente convenio de colaboración podrá ser resuelto, en cualquier momento, de mutuo acuerdo entre las partes o por decisión motivada de una de ellas, que deberá comunicarse por escrito a la otra parte con, al menos, tres meses de antelación.

Octava. *Naturaleza y jurisdicción.*—El presente convenio de colaboración se formaliza de conformidad con lo dispuesto en los artículos 6 a 8 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y tiene la naturaleza de los previstos en el artículo 3.1. c) del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, siéndole de aplicación, en defecto de normas específicas, los principios de ambos textos legales para resolver las dudas y lagunas que pudieran producirse.

Dada la naturaleza jurídico-administrativa de este Convenio, el orden jurisdiccional contencioso-administrativo será el competente para resolver las cuestiones litigiosas que pudiera suscitarse entre las partes durante la ejecución del mismo.

En prueba de conformidad, firman el presente Convenio por triplicado y a un solo efecto.—La Ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, P. D. (Orden APA/1603/2005, de 17 de mayo), el Subsecretario de Agricultura, Pesca y Alimentación, Santiago Menéndez de Lurca y Navia-Osorio.—El Consejero de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad, Jesús Miguel Oria Díaz.

MINISTERIO DE CULTURA

21007 *ORDEN CUL/3552/2007, de 14 de noviembre, por la que se inscribe en el Registro de Fundaciones la Fundación Pilar Citoler.*

Examinado el expediente incoado a instancia de doña María Flora Ruiz Núñez, solicitando la inscripción de la Fundación Pilar Citoler en el Registro de Fundaciones del Ministerio de Cultura, según lo dispuesto en la Ley 50/2002, de 26 de diciembre, de Fundaciones, en el Reglamento de Fundaciones de Competencia Estatal, aprobado por el Real Decreto 1337/2005, de 11 de noviembre y en el Reglamento del Registro de Fundaciones de Competencia Estatal, aprobado por el Real Decreto 384/1996, de 1 de marzo,

Antecedentes de hecho

Primero. *Constitución de la Fundación.*—La Fundación anteriormente citada fue constituida por doña Pilar Citoler Carilla, en Madrid, el 20 de septiembre de 2007, según consta en la escritura pública número mil ochocientos treinta y tres otorgada ante el notario del Ilustre Colegio de Madrid don Pedro Garrido Chamorro.

Segundo. *Domicilio y ámbito de la Fundación.*—El domicilio de la Fundación quedó establecido en Madrid, calle Juan de Mena, número 21 (28014), y su ámbito es estatal.

Tercero. *Dotación.*—Se estableció como dotación de la Fundación la cantidad de ciento veintisiete mil doscientos cuatro euros con sesenta y siete céntimos (127.204,67 euros). La dotación, íntegramente desembolsada, consiste en el valor las obras aportadas por la fundadora relacionadas y valoradas en la tasación incorporada a la escritura.

Cuarto. *Fines de la Fundación.*—En los Estatutos que han de regir la Fundación, incorporados a la escritura de constitución a que se refiere el antecedente de hecho primero, figuran como fines de la Fundación los siguientes: La conservación, custodia, estudio, exhibición, difusión y adquisición de las obras de arte, libros y documentos de la colección de doña Pilar Citoler Carilla, así como cualquier otro bien que le sea encomendado. De igual modo, la Fundación atenderá a la difusión y fomento

de los valores históricos, culturales y artísticos que estén relacionados con el arte, el coleccionismo y la cultura.

Quinto. *Patronato.*—El gobierno, representación y administración de la Fundación se encomienda a un Patronato, cuyos miembros ejercerán sus cargos de Patrono gratuitamente y que se obliga a la rendición de cuentas al Protectorado.

Inicialmente, el Patronato queda constituido por: Presidente: Doña Pilar Citoler Carilla, Vicepresidente: Don Alfonso de la Torre Vidal, Vocales: Don Manuel Torres Aguilar, don Miguel Ángel Cortés Martín, don Francisco Serrano Martínez, don Alberto Anaut González, doña Carmen Guasp Junquera, doña Soledad Lorenzo García, doña Paloma Rupérez Rubio, y don Ignacio Arraez Bertolín, Secretario: Don Francisco Javier Cremades García.

Vicesecretaría no patrono: Doña María Flora Ruiz Núñez.

En la escritura de constitución y en otra, número mil ochocientos cuarenta y dos, otorgada el 21 de septiembre de 2007 ante el mismo notario consta la aceptación de los cargos indicados por parte de las personas anteriormente citadas.

Fundamentos jurídicos

Primero.—Resultan de aplicación para la resolución del expediente:

El artículo 34 de la Constitución Española, que reconoce el derecho a fundar para fines de interés general.

La Ley 50/2002, de 26 de diciembre, de Fundaciones.

El Reglamento de Fundaciones de Competencia Estatal, aprobado por el Real Decreto 1337/2005, de 11 de noviembre.

El Reglamento del Registro de Fundaciones de Competencia Estatal, aprobado por el Real Decreto 384/1996, de 1 de marzo.

La Orden CUL/2591/2004, de 22 de julio, en virtud de la cual se delegan en el titular de la Secretaría General Técnica del Departamento las competencias relativas al Protectorado y Registro de Fundaciones atribuidas al Ministro.

Segundo.—Según los artículos 35.1 de la Ley 50/2002 y 43 b) del Reglamento de Fundaciones de Competencia Estatal, la inscripción de las Fundaciones requerirá el informe favorable del Protectorado en cuanto a la idoneidad de los fines y en cuanto a la adecuación y suficiencia dotacional, procediendo, en este caso, un pronunciamiento favorable al respecto.

Tercero. Según las Disposiciones Transitorias cuarta de la Ley de Fundaciones y única del Real Decreto 384/1996, hasta tanto no entre en funcionamiento el Registro de Fundaciones de competencia estatal, subsistirán los actualmente existentes, por lo que procede la inscripción de la Fundación Pilar Citoler en el Registro de Fundaciones del Ministerio de Cultura.

Por todo lo cual, resuelvo:

Inscribir en el Registro de Fundaciones del Departamento la denominada Fundación Pilar Citoler, de ámbito estatal, con domicilio en Madrid, calle Juan de Mena, número 21 (28014), así como del Patronato cuya composición figura en el quinto de los antecedentes de hecho.

Notifíquese a los interesados a los efectos previstos en el artículo 58.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero.

Madrid, 14 de noviembre de 2007.—El Ministro de Cultura, P.D. (Orden CUL/2591/2004, de 22 de julio), la Secretaria General Técnica del Ministerio de Cultura, Concepción Becerra Bermejo.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

21008 *RESOLUCIÓN de 8 de noviembre 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 Línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura, tramo: Cáceres-Talavera (tráfico mixto).*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado b) del grupo 6 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter

previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

Los objetivos básicos de la actuación pretendida son: la reducción en los tiempos de recorrido, aumentar la participación del ferrocarril en la demanda global de transporte, incrementar la demanda de viajeros, optimizar los resultados económicos de explotación en los servicios de larga distancia, minimizar las afecciones ambientales y extender el beneficio social derivado del proyecto.

El ámbito geográfico de la actuación se enmarca en el territorio comprendido entre el límite de las comunidades autónomas de Castilla-La Mancha y Extremadura, en el término municipal de Talayuela, y el término municipal de Cáceres (discurriendo un kilómetro aproximadamente en este municipio). El trazado por el núcleo urbano de Cáceres no es objeto de esta Declaración de Impacto Ambiental, ya que está en estudio por un grupo de trabajo formado por el Ministerio de Fomento, la Junta de Extremadura y el Ayuntamiento de Cáceres. La traza en su recorrido atraviesa una decena de términos municipales.

Los parámetros de diseño más importantes de la alternativa D seleccionada, entre las alternativas A, B, C y D analizadas, son los siguientes:

Longitud aproximada: 127 kilómetros.

Características de la vía: Vía doble electrificada.

Sección tipo: 1,435 m de ancho de vía. 1,10 m de hombro balasto. 4,70 m de distancia entre ejes.

Velocidad máxima de recorrido: 300 km/h (viajeros) y 100 km/h (mercancías).

Pendiente máxima en alzado: 15 ‰.

Radio mínimo: 7.230 m (situación normal) y 6.250 m (situación excepcional).

De acuerdo con lo indicado por el promotor en las respuestas a las alegaciones de la información pública, la línea actual quedará en desuso.

Se ha previsto la instalación de dos subestaciones eléctricas comunes a todas las alternativas «La Bazagona» previo al cruce con el río Tiétar y «Las Capellanías» al noreste de Cáceres. Las acometidas eléctricas tienen una longitud de 555 metros y de 1550 metros respectivamente.

El estudio informativo del proyecto no considera la implantación de Puestos de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (P.A.E.T.) dado que existirán dos estaciones. La primera se localiza entre los pp.kk. 152+404 -153+129 y se corresponde con la actual estación de Navalmoral de la Mata, cuya adecuación en un entorno urbano, de acuerdo con lo expresado por el promotor en el estudio de impacto ambiental no generará afecciones medioambientales. Entre los pp.kk. 210+040 -211+017 se prevé la construcción de la nueva estación de Plasencia-Fuentidueñas, que queda excluida de la presente declaración de impacto ambiental al no estar suficientemente detallada la actuación y no tener suficientes datos ambientales al respecto.

La Dirección General de Ferrocarriles confirma, por escrito de 06 de noviembre de 2007, que la línea convencional existente quedará fuera de uso con la construcción de la línea ferroviaria de alta velocidad, por lo que en el futuro será factible dismantelar la vía existente para dedicarla a usos alternativos. Por lo tanto, el proyecto de dismantelamiento de la vía existente que se realice en el futuro deberá someterse, en su caso, a un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

La actuación se localiza en la Comunidad Autónoma de Extremadura, dentro de la provincia de Cáceres. La zona de actuación, se enmarca en el sector central de la cuenca del río Tajo, ocupando las mayores pendientes en las sierras de Miravete, Frontal, Almaraz, Valdecañas, Serradilla y Sta. Bárbara. Con carácter general, la vegetación corresponde a formaciones en las que la encina es el árbol claramente dominante con varias especies acompañantes.

Los valores más relevantes del área de actuación son los relativos a:

Espacios naturales. Taxones de la Directiva Hábitats y Directiva Aves. Vegetación y fauna.

En el área de estudio existen numerosos Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) y Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA)

pertenecientes a la Red Natura 2000. A continuación se enumeran, según su localización en el recorrido de la traza de este a oeste, los que son atravesados:

LIC ES4320062 «Cañada del Venero». Zona irrigada por numerosos cursos fluviales caracterizada por la presencia de numerosas lagunas temporales. Destacan tres taxones protegidos: galápagos leproso, boga de río y narciso.

ZEPA ES0000014 «Monfragüe y las Dehesas del Entorno». De mayor superficie que el Parque Nacional destaca por la elevada complejidad geográfica con la que cuenta. Su diversidad de ecosistemas sirve para que sean numerosos los hábitats y taxones que en él se encuentran.

ZEPA ES0000427 «Río y Pinares del Tiétar». Alrededor del citado río rodeando las zonas de pinares. Recoge más de una veintena de taxones de la Directiva Hábitats.

LIC ES4320077 «Río Tiétar». Se extiende por parte de la red fluvial del río Tiétar hasta el embalse de Torrejón-Tiétar. Actúa de corredor ecológico entre el valle del Jerte y el Parque Nacional de Monfragüe. Parte de la superficie del LIC está declarada como ZEPA ES0000427 «Río y Pinares del Tiétar». Destacan el galápagos leproso, galápagos europeo y barbo comizo. Al este de esta zona sensible se localiza el pinar histórico de la Bazagona.

LIC ES4320060 «Arroyos Barbaón y Calzones». Comprende los fondos de valle de los arroyos del mismo nombre y sus cauces tributarios. Presenta vegetación hidrófila en buen estado de conservación y numerosos taxones de la Directiva Hábitats como el galápagos europeo, galápagos leproso y boga de río.

ZEPA ES0000415 «Embalse de Alcántara». Zona húmeda con ornitofauna acuática de Importancia Internacional según los criterios Ramsar.

LIC ES4320018 «Río Almonte». Es uno de los principales afluentes del río Tajo, con una excelente calidad de las aguas. Destacan las dehesas de encinas y robles y la presencia de ciervo, corzo, jabalí, nutria, cigüeña negra y numerosas rapaces.

ZEPA ES0000356 «Riberos del Almonte». Engloba al río Almonte que es uno de los principales afluentes del río Tajo. Cumple la función de corredor ecológico y nexos de unión entre numerosos espacios de relevancia ambiental que lo rodean. Alberga, entre otros, águila imperial ibérica, alimoche, buitre leonado, cigüeña negra y una rica y diversa comunidad de paseriformes.

Por su relevancia y proximidad al área de proyecto destacan también otras zonas sensibles de la Red Natura 2000 y espacios protegidos tanto a nivel autonómico como nacional:

«Parque Nacional de Monfragüe» declarado mediante la Ley 1/2007, de 2 de marzo, y LIC ES4300077 «Monfragüe». Valle surcado por los ríos Tajo y Tiétar con encinares, bosque y matorral mediterráneo, roquedos, embalses y arroyos. Entre la fauna más representativa destaca el águila imperial, el buitre negro, la cigüeña negra y el lince.

ZEPA ES0000434 «Canchos de Ramiro y Ladronera». Dentro de sus límites se encuentra la Presa Portaje, con ornitofauna acuática de Importancia Internacional según los criterios Ramsar. Alberga casi una veintena de taxones de la Directiva Hábitats y más de treinta de la Directiva Aves.

ZEPA ES0000415 «Embalse de Talaván». Zona húmeda con ornitofauna acuática de Importancia Internacional según los criterios Ramsar.

ZEPA ES0000071 «Los Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes». Agrosistema de gran riqueza y diversidad faunística que cuenta con una de las mayores concentraciones de aves esteparias de España. En conjunto hay más de 100 especies de aves, de las cuales 11 están recogidas en la Directiva 79/409/CEE y 4 de ellas solo se reproducen en territorio español.

ZEPA ES0000410 «Complejo Los Arenales». Complejo lagunar que se encuentra en el término municipal de Cáceres. En este espacio se concentra ornitofauna acuática de Importancia Internacional según los criterios de Ramsar.

«Corredor ecológico y de biodiversidad Pinares del río Tiétar». Incluye bosques de galería y especies a destacar como águila real, águila imperial e incluso cigüeña negra.

Important Bird Areas (IBAs). El 74,1 % de la Comunidad Autónoma de Extremadura está catalogada como IBA. Prácticamente la totalidad del trazado discurre por estas áreas (IBAs num. 306, 297, 298, 299, 293, 294, 295).

Patrimonio cultural.

En la zona de estudio se han inventariado 7 Bienes de Interés Cultural, 196 yacimientos, y 2 Conjuntos Históricos. Estos elementos del patrimonio comprenden numerosos elementos de distintos periodos, desde el neolítico hasta contemporáneo-moderno, con sepulcros megalíticos, necrópolis, fortificaciones, ermitas, palacios, villas, castillos, puentes, calzadas, etc.

Igualmente las vías pecuarias tienen una gran importancia en la zona por su carácter articulador del espacio. En la zona de estudio existen del orden de una treintena, entre las que destacan la Cañada

Real de Portugal, la Cañada Real Soriana Occidental o Cañada Real de Cáceres, la Cañada Real de las Merinas, la Cañada Real de San Polo, y la Cañada Real de Trujillana.

3. Resumen del proceso de evaluación.

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto

La tramitación comenzó el 23 de enero de 2002 con la entrada de la memoria-resumen del estudio informativo «Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramo: Madrid-Cáceres».

Con fecha de 7 de febrero de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inició el periodo de consultas.

Correspondiente a este tramo, Cáceres-Talayuela, emitieron informe los siguientes organismos e instituciones:

Relación de contestaciones a consultas previas

Subdelegación del Gobierno en Cáceres: Ayuntamiento de Bohonal de Ibor.

Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura: Ayuntamiento de Valdehuncar.

Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura: Ayuntamiento de Mesas de Ibor.

Dirección General de Estructuras Agrarias. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura: Ayuntamiento de Navalmoral de La Mata.

Congreso de los Diputados: Ayuntamiento de Peralada de La Mata.

Ayuntamiento de Cáceres: RENFE.

Ayuntamiento de Almaraz: Asociación Amigos «Vía de la Plata».

Ayuntamiento de Garrovillas de Alconetar: WWF/ADENA.

Ayuntamiento de Plasencia: SEO/BirdLife.

Ayuntamiento de Casar de Cáceres: Plataforma para la Defensa de la Zona Sur del Parque de Monfragüe.

Ayuntamiento de Casas de Millán: ESPARVEL.

Ayuntamiento de Romangordo.

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas y los organismos que se pronuncian, son los siguientes:

Espacios protegidos. En la zona hay numerosas zonas pertenecientes a la Red Natura 2000 y espacios protegidos con figuras de protección de gran relevancia a nivel autonómico y nacional. Destacan los llanos de Cáceres, el río Almonte, Monfragüe y sus dehesas, el río Tiétar, etc. Además, casi el 100 % de la superficie de la zona de estudio discurre por diferentes IBAs. Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, Ayuntamiento de Plasencia, Ayuntamiento del Casar de Cáceres, Ayuntamiento de Romangordo, RENFE, Plataforma para la Defensa de La Zona Sur del Parque de Monfragüe, ESPARVEL, y SEO/BirdLife.

Flora y fauna. La zona de estudio destaca por una gran riqueza forestal y faunística. Alberga masas forestales (con árboles monumentales o de especial incidencia ecológica) que constituyen la base de un ecosistema único, en el que nidifican, se alimentan y concentran numerosas especies amenazadas de alto valor. Las más relevantes son: avutarda, grulla, cigüeña negra, garza real, búho real, alimoche, águila imperial ibérica, águila perdicera, águila real, buitre negro, buitre leonado, milano negro, linco, nutria, gineta, tejón, entre otros muchos. Ayuntamiento de Plasencia, Plataforma para la Defensa de La Zona Sur del Parque de Monfragüe, ESPARVEL, WWF y SEO/BirdLife.

Orografía. Existen importantes accidentes geográficos en la zona de estudio, que obligarán, dependiendo de la alternativa elegida, grandes transformaciones del entorno natural, debido a los grandes desmontes, terraplenes, túneles, viaductos, etc. Estas actuaciones podrán implicar afecciones a las Sierras que circundan y cruzan la zona (Sierra de Miravete, Sierras de Villuercas e Ibores, etc.). Ayuntamiento de Plasencia.

Hidrología. Es de gran importancia en la zona la hidrología e hidrogeología. La traza puede afectar a los cauces interceptados, a las zonas de recarga de acuíferos, provocar cambios en la calidad de las aguas, etc. Entre los numerosos cauces destacan Tiétar, Barbaón y Calzones, Tajo, Almonte, etc., así como las zonas húmedas de los embalses de abastecimiento, y manantiales subterráneos de agua (como El Venero). Por ello resultan necesarios estudios hidrológicos e hidrogeológicos. Ayuntamiento del Casar de Cáceres, Ayuntamiento de Romangordo, RENFE, y ESPARVEL.

Efecto barrera. La traza constituye una barrera para el desplazamiento de las especies, puede suponer un estrangulamiento del Parque Natural (actualmente es Parque Nacional) de Monfragüe (cercado por infraestructuras) y una interrupción del corredor ecológico que existe entre los macizos de las Sierras de Villuercas e Ibores con el citado Parque Natural.

Igualmente puede suponer el seccionamiento de núcleos de población y una separación infranqueable entre municipios. Se sugiere la creación de un grupo de trabajo experto en «pasos de fauna» y conexiones que favorezcan la permeabilidad. Ayuntamiento de Plasencia, ESPARVEL y WWF.

Paisaje. Una infraestructura lineal como la proyectada puede suponer daños irreparables en el paisaje y un impacto en la belleza de las pequeñas poblaciones rurales, así como en la flora y fauna de la zona, mermando su encanto y por lo tanto el turismo rural. Se sugiere la realización de diseños adecuados e integrados en el paisaje, modelizaciones por ordenador, y labores de restauración de forma sincrónica o al mismo tiempo que la realización de la traza de la línea de alta velocidad. Ayuntamiento de Navalmoral de La Mata, Plataforma para la Defensa de La Zona Sur del Parque de Monfragüe y ESPARVEL.

Patrimonio cultural. La zona destaca por su gran riqueza arqueológica teniendo inventariados 13 Bienes Inmuebles y 71 yacimientos de la Carta Arqueológica de Extremadura (2002). Destacan la Vía de la Plata, Cañada Real Leonesa, templo de Augustobriga, e innumerables elementos de interés cultural. Se considera imprescindible la realización de una prospección intensiva. Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, y Dirección General de Estructuras Agrarias de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente ambas de la Junta de Extremadura, Ayuntamiento de Garrovillas de Alconetar, Ayuntamiento de Bohonal de Ibor y Asociación Amigos «Vía de la Plata».

Medio socioeconómico. Preocupa la posible repercusión del proyecto en las zonas regables, las fincas dedicadas a la ganadería extensiva, los aprovechamientos cinegéticos y en el turismo rural (todo ello sustento económico de muchos municipios de la zona de estudio). También preocupan las posibles afecciones u ocupaciones de las infraestructuras de los núcleos urbanos así como de la calidad de vida en los mismos. Se solicitan estudios predictivos de ruido, y los consiguientes programas de minimización de las molestias, detallando medidas correctoras efectivas. Diputada por Cáceres (Congreso de los Diputados), Dirección General de Estructuras Agrarias de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, Ayuntamiento de Peralada de La Mata, Ayuntamiento de Ibor, Ayuntamiento de Navalmoral de La Mata, Ayuntamiento de Plasencia, Ayuntamiento de Bohonal de Ibor, Ayuntamiento del Casar de Cáceres, RENFE, y Plataforma para la Defensa de La Zona Sur del Parque de Monfragüe.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 31 de junio de 2002, incluyendo una copia de las mismas, destacando, entre otros aspectos, los siguientes: el análisis de afecciones a la integridad de los espacios de la Red Natura 2000; análisis y valoración de la afección a la avifauna, determinando los lugares de nidificación, alimentación y concentraciones post-nupciales, así como núcleos de cría y campeo; análisis y valoración de la afección al patrimonio cultural; y la propuesta de ubicación y valoración ambiental de préstamos y vertederos.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

a) Información pública. Resultados.

Durante los años 2002 a 2003 la Dirección General de Ferrocarriles elaboró sendos Estudios Informativos del proyecto de línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura, en los tramos Madrid-Oropesa y Cáceres-Talayuela. Ambos estudios se sometieron al trámite de información pública durante los meses de junio y mayo del 2003 respectivamente.

En concreto, el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental (EsIA) de la «Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid -Extremadura. Tramo: Cáceres-Talayuela», objeto de la presente declaración de impacto ambiental, fue sometido al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 5 de mayo de 2003 y en el Boletín Oficial de Cáceres de 13 de mayo de 2003.

El trámite de participación pública concluía que las alternativas de trazado A y B eran válidas para su desarrollo posterior. Estas soluciones resolvían la conexión de alta velocidad cumpliendo el conjunto de objetivos de ese primer estudio informativo.

En diciembre del 2004 el Ministerio de Fomento presentó el PEIT incluyendo, en el apartado de «corredores de altas prestaciones» el itinerario Madrid-Cáceres con objetivos orientados al tráfico mixto, no solo viajero como estaba inicialmente previsto. Esta nueva consideración supuso adecuar algunas características técnicas del trazado. En paralelo, en mayo del 2004, se aprobó la propuesta de la Junta de Extremadura de ampliación de la ZEPA «Monfragüe y Dehesas del entorno» de 18.396 ha a 116.162 ha, lo que suponía claras implicaciones con las alternativas A y B planteadas.

Los nuevos objetivos del PEIT y la limitación al proyecto de la ampliación de la zona sensible perteneciente a Red Natura 2000, motivan la redacción de un nuevo estudio informativo y EsIA ajustándose a los nuevos condicionantes técnicos y requisitos ambientales, para lo que, junto a

las alternativas seleccionadas en el estudio informativo anterior, se incluyen dos nuevas alternativas (C y D) que evitan la ZEPa ampliada.

La Dirección General de Ferrocarriles somete conjuntamente el nuevo estudio informativo y EsIA al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 30 de mayo de 2006 y en el Boletín Oficial de Cáceres de 31 de mayo de 2006.

Con fecha de 20 de noviembre de 2006, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que comprende el estudio informativo, el EsIA y el resultado de la información pública.

Durante el último trámite de información pública se presentaron un total de 45 alegaciones correspondientes a: Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura, Consejería de Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura, Consejería de Infraestructuras y Desarrollo Tecnológico de la Junta de Extremadura, Consejería de Economía y Trabajo de la Junta de Extremadura, Dirección General de Estructuras Agrarias de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, Dirección de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Agencia Extremeña de la Vivienda, el Urbanismo y el Territorio de la Junta de Extremadura, Ayuntamiento de Plasencia, Ayuntamiento de Casatejada, Ayuntamiento de Navalmoral de La Mata, Ayuntamiento de Talayuela, Ayuntamiento de Cáceres, Ayuntamiento de Malpartida de Plasencia, Plataforma ciudadana del Norte de Extremadura, Movimiento Social por la Universidad, varias empresas de la zona, asociaciones de vecinos y numerosos particulares.

Una síntesis del resultado del proceso de participación es el siguiente:

La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente trata varios asuntos, entre los que destacan los siguientes: utilización de corredores ya existentes; evitar la afección a especies protegidas; evitar afecciones a la hidrología; considerar la posibilidad de evitar el cruce con la autovía EXA1; ajuste de trazado en el p.k. 161+100 para minimizar afecciones al camino Real de Casatejada; ajustes de trazado en el p.k. 170+000 en el arroyo del Charco; petición de medidas estrictas de protección de la avifauna, sobre todo en las zonas de cruce de los ríos Tajo, Almonte y su afluente el Talaván, y en el embalse de Alcántara; enumera las zonas de regadío que pueden verse afectadas; muestran su disconformidad con la localización de la estación de Navalmoral de la Mata (sugieren que en caso de plantear una variante debería trazarse por el norte del núcleo urbano) y la nueva estación de Cáceres (situándola al oeste de la capital como enclave más favorable). Finalmente se pronuncian sobre las alternativas seleccionadas en el estudio informativo del proyecto considerando que no se producen diferencias entre las opciones C y D, considerando de igual grado el impacto global generado por ambas.

La Consejería de Cultura plantea una serie de medidas orientadas a la protección del patrimonio arqueológico, sugiriendo modificaciones puntuales de trazado en áreas de afección directa o la excavación completa de hallazgos localizados. Establece la viabilidad de las dos alternativas seleccionadas, formalizando su preferencia por la alternativa C, aunque considera la D igualmente válida de respetarse el trazado de la Vía de la Plata y un entorno de 100 m a cada lado de la misma. Recomienda una serie de medidas protectoras, correctoras y compensatorias a establecer en fases posteriores del proyecto.

La Consejería de Desarrollo Rural plantea criterios y pautas que deben considerarse en la restitución de vías pecuarias (recomendando estructuras de 8 x 5 m para los pasos inferiores y empalizadas de madera en los pasos superiores), así como la garantía de la integridad superficial del dominio público hidráulico.

La Agencia Extremeña de la Vivienda, el Urbanismo y el Territorio de la Junta de Extremadura muestran su disconformidad con la localización de la estación de Navalmoral de la Mata y hace referencia al Plan Territorial de Campo Arañuelo que recoge un espacio de suelo reservado para el pasillo ferroviario al norte del trazado propuesto.

Los ayuntamientos que alegan destacan, entre otras, las siguientes apreciaciones: afección por la interrupción de caminos, vías pecuarias, y arroyos; solicitan la reposición caminos, nuevos pasos de ganado, pantallas acústicas en las zonas cercanas a núcleos de población; describen los efectos negativos de la traza en el desarrollo urbanístico de algunos municipios, etc.

Más de una treintena de alegaciones provienen de particulares, empresas, la Plataforma Ciudadana del Norte de Extremadura y el Movimiento Social por la Universidad. Las principales cuestiones ambientales que recogen atienden a la afección al corredor ecológico del Tiétar y a acuíferos en la zona de Malpartida de Plasencia, afecciones a las dehesas de la zona, y a la fauna y aprovechamiento ganadero asociado a ellas (destaca la dehesa «El Bornizo», donde las alegaciones consideran que se afecta a más hectáreas de alcornoque centenario de las que se dice en el EsIA), afección a la ZEPa «Monfragüe y Dehesas del entorno», afección a la

finca rústica «Viñas de la Mata», en el Casar de Cáceres, de alto valor paisajístico con afección a viviendas particulares, y a la finca «Fresnedoso de la Calera» en Malpartida de Plasencia que resalta por el valor artístico (vivienda del siglo XVIII) y ecológico (jardín botánico) que alberga.

Finalmente, cabe destacar algunas cuestiones no estrictamente ambientales mencionadas en la información pública por: la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio, la Consejería de Economía y Trabajo, y la Consejería de Infraestructuras y Desarrollo Tecnológico, Ayuntamientos y particulares. En su mayoría son relacionadas con el urbanismo, el planeamiento municipal, la comunicación con polígonos industriales, el dinamismo económico de los municipios afectados, afección a viviendas o instalaciones municipales, variaciones de trazado, supresiones o modificaciones de los pasos proyectados, etc. Además, otra cuestión que se repite en estas alegaciones es la opinión de que el trazado debería discurrir paralelo a la Autovía de la Plata en todo el tramo y la disconformidad con la ubicación y/o denominación de las estaciones de Navalmoral de La Mata y Plasencia-Fuentidueñas.

El promotor da respuesta a todas las alegaciones. Las principales contestaciones son:

El diseño y selección de alternativas ha tenido en cuenta las figuras de protección, los espacios pertenecientes a Red Natura 2000, y los elementos ambientales relevantes, intentando minimizar la ocupación sobre estos enclaves de interés natural, además de proponer medidas protectoras y correctoras. Finalmente no recogen los ajustes de trazado solicitados por la Consejería de Agricultura con respecto a arroyos y caminos por no considerarlos ambientales, ni viables según el diseño de la vía.

Informan que la estación de Navalmoral de La Mata no tiene prevista ninguna variante por el norte del núcleo urbano, y mantiene su configuración actual. La denominación de la estación de Plasencia-Fuentidueñas se debe a que Plasencia es el núcleo urbano más próximo y de mayor población a la que la futura estación dará servicio y el apelativo Fuentidueñas viene tomado del paraje en el que está situado un antiguo apeadero. En cuanto a la estación de Cáceres, comunican que no es objeto de este Estudio Informativo.

Se realizará un inventario de plataformas de nidificación de especies incluidas en el Catálogo Regional, en especial en los tramos de paso de los ríos Tajo, Almonte y Talaván, durante la redacción de los proyectos constructivos, en coordinación con la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente.

Durante la realización del proyecto se programarán las oportunas prospecciones arqueológicas intensivas en coordinación con la Consejería de Cultura.

Está prevista la reposición de la continuidad de la totalidad de las vías pecuarias interceptadas cumpliendo los criterios y pautas marcados por la Consejería de Desarrollo Rural. En caso de posibles cambios puntuales de trazado en el recorrido de las vías pecuarias se informará a dicha Consejería.

Igualmente se ha propuesto la implantación de las obras o estructuras necesarias y la reposición de viales que se ven afectados, de forma que la permeabilidad de los núcleos urbanos no se vea reducida.

Se diseñarán en fases posteriores de proyecto las medidas necesarias para atenuar la contaminación acústica con pantallas antirruído.

b) Consultas a Administraciones ambientales afectadas. Resultado.

Con fecha 14 de diciembre del 2006 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita informe a la Dirección General para la Biodiversidad con el fin de que se pronuncie sobre las posibles afecciones que pueda conllevar el proyecto en los espacios de la Red Natura 2000.

Dicho informe se recibe con fecha 12 de marzo de 2007 expresando que la afección no debe considerarse significativa y que las medidas preventivas y correctoras planteadas en el EsIA serán eficaces para minimizar las afecciones. Consideran que no se dan los elementos necesarios para que le sea de aplicación el procedimiento extraordinario del artículo 6 de la Directiva Hábitats. Del informe cabe destacar varios puntos:

Las alternativas C y D optimizan el trazado en la práctica totalidad de su recorrido, ya que discurren siguiendo la línea de infraestructuras ya existentes o en ejecución evitando así que se agudice la fragmentación de la Red Natura 2000 y los hábitats de interés comunitario.

Con el fin de asegurar la permeabilidad faunística de la infraestructura el diseño de los viaductos, túneles, pasos de fauna, etc. se hará de acuerdo con los criterios establecidos en el Documento «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, elaborado de acuerdo con la Acción COST 341 (1999-2003).

La afección sobre el hábitat prioritario 6220 no supone un riesgo para el mantenimiento del estado de conservación favorable dentro del LIC «Cañada del Venero».

Con fecha 13 de febrero del 2007 se solicita informe a la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio

Ambiente de la Junta de Extremadura. En dicho escrito recibido con fecha 25 de septiembre 2007, indican que se mantendrá la integridad de los espacios de la Red Natura 2000, tanto en su conjunto como individualmente, siempre que se cumplan las medidas propuestas por el EsIA y una serie de indicaciones particularizadas para los elementos más singulares del medio en el que se ubica la actuación que se han incluido en el cuerpo de la presente Declaración. Cabe destacar que en el informe expresan su preferencia por la alternativa D por los siguientes motivos:

Porque su trazado se considera más adecuado en los cruces con la ZEPA «Riberos del Almonte», LIC «Río Almonte» y ZEPA «Embalse de Alcántara» y por estar más alejada de la ZEPA «Embalse de Talaván».

Porque se encuentra más alejado del entorno de nidos de especies de fauna que la opción C.

Con fecha 1 de octubre de 2007 se recibe en la DG CyEA otro escrito de aclaración sobre el informe anterior en el que recalcan que la alternativa D es la valorada más positivamente e insisten en que la mencionada Dirección General del Medio Natural, una vez definido el trazado exacto en el proyecto de obra realizará un estudio de la afección a la especie *Armeria genesiana subsp. Belmonteae* para que en el caso de que se afecte alguna población de esta especie se proceda a la traslocación de los individuos afectados.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

En el estudio informativo del tramo Cáceres-Talayuela, objeto de la presente declaración, se han analizado cuatro alternativas. Dos (alternativas A y B) que resultaron seleccionadas en el anterior estudio informativo (2003) y dos (alternativas C y D) de nuevo trazado planteadas en esta fase (2006).

Todas ellas proponen distintas opciones de trazado al norte del Parque Nacional de Monfragüe, dos (A y B) por dentro del límite de la ZEPA «Monfragüe y Dehesas del entorno» y dos (C y D) exteriores de nueva concepción (con tramo común a las alternativas A y B en su parte inicial, pero con una modificación llamada variante ZEPA que salva el mencionado espacio de Red Natura 2000).

Un resumen de las principales características de las alternativas planteadas en el EsIA es el siguiente:

| Alternativa | Longitud (km) | Préstamos (m ³) | Vertederos (m ³) |
|-------------|---------------|-----------------------------|------------------------------|
| A | 126,803 | 1.584.494 | 6.699.863 |
| B | 128,021 | 1.610.624 | 5.497.006 |
| C | 127,014 | 1.625.144 | 9.841.199 |
| D | 127,540 | 1.650.888 | 9.771.263 |

Del resultado del análisis multicriterio del estudio informativo se concluye que la alternativa D es la mejor valorada según criterios de trazado, tiempos de recorrido, geología y geotecnia, planeamiento urbanístico, hidrología y drenaje, estructuras y túneles, estaciones e intercambiadores, electrificación, impacto ambiental, y presupuesto. Los resultados del multicriterio para la alternativa C son muy similares.

Las alternativas finalmente seleccionadas por la Dirección General de Ferrocarriles son la C y D. Ambas tienen su origen en el p.k. 139+604,274 en el límite del término municipal de Oropesa (Toledo) con Talayuela (Cáceres), coincidiendo con el punto final del tramo anterior entre Madrid y Oropesa. El trazado discurre hasta Casatejada adosado a la línea de ferrocarril existente (Madrid-Valencia de Alcántara). A partir del p.k. 166+168 comienzan los más de 42 km de la Variante ZEPA que discurren, salvando la ZEPA «Monfragüe y Dehesas del entorno», por el corredor de la Autovía de Naval Moral de La Mata-Plasencia (cortándola en dos ocasiones), en los términos municipales de El Toril y Malpartida de Plasencia. En el p.k. 208+554 vuelven a coincidir con el trazado de las alternativas A y B, y es en esta última localidad donde gira al sur manteniendo una orientación sensiblemente paralela a la Autovía de la Plata. Las dos alternativas seleccionadas tienen un trazado común hasta el entorno del p.k. 233+000 al salir del túnel de la sierra de Santa Marina, donde la alternativa C discurre paralela a la Autovía de la Plata hasta el término municipal de Santiago de Campo, conectando posteriormente con el acceso ferroviario existente a la ciudad de Cáceres. Por su parte, la alternativa D cruza la Autovía de la Plata antes del p.k. 240+000, y sigue el corredor de la línea actual de ferrocarril Madrid-Valencia de Alcántara hasta unirse al corredor ferroviario actual de acceso a Cáceres.

4.2 Impactos de las alternativas elegidas.

Los principales efectos ambientales del proyecto, así como las medidas preventivas y correctoras propuestas, una vez consideradas las consultas previas, el estudio de impacto ambiental y las alegaciones recibidas en el periodo de información pública, son los siguientes:

Espacios naturales protegidos, taxones de la Directiva Hábitats, flora y fauna amenazada.

Con respecto a la pérdida o modificación de hábitats, y su influencia en la fauna, el EsIA incluye medidas al respecto con el fin de controlar la ocupación de los mismos, entre las que destacan las siguientes:

Se emplearán cerramientos metálicos y no se abrirán nuevos caminos utilizando los existentes entre los pp.kk.:

LIC «Cañada del Venero» pp.kk. 143+300-147+900 Tramo Común A/B.
LIC «Río Tiétar» y ZEPA «Río y Pinares del Tiétar», pp.kk. 18+100 – 18+550 Variante ZEPA.

LIC «Arroyos Barbaón y Calzones» pp.kk. 29+450 –29+800 y pp.kk. 32+800-32+900 Variante ZEPA.

ZEPA «Embalse de Alcántara» pp.kk. 242+250 –242+500, 248+800 – 249+150 Alternativa B.

Entorno al p.k. 249+200 Alternativa B, tramo del río Almonte con presencia de ictiofauna de interés.

Se pondrán jalonamientos plásticos en áreas sensibles de fauna dentro de las IBAs y en los hábitats prioritarios localizados en diferentes puntos del recorrido, concentrándose en:

IBAs n.º 306, 298, 305, 299, 295, y 294.
pp.kk. 139+604-149+600, 154+000-162+750, 164+500-166+168. Tramo Común A/B.

pp.kk. 0+000-16+800 Variante ZEPA.
pp.kk. 243+200-244+500, 246+000-248+100, 249+100-258+200, 258+800-264+250. Alternativa B.

Estudio de especies de vegetación singulares. De acuerdo con lo indicado por la Consejería de Industria, Turismo y Medio Ambiente, previo al inicio de las obras, los técnicos de la mencionada Consejería estudiarán la distribución de las especies *Marsilea batardae*, *Serapias perez Chiscanoi* y *Armeria genesiana subsp. Belmonteae* y propondrán al promotor la traslocación de aquellas especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas que puedan resultar afectadas, y la generación de hábitats similares a los ocupados, a lugares donde se garantice su conservación.

Con respecto a la minimización de las alteraciones sobre la vegetación, a petición de la Junta de Extremadura, se deberán realizar las siguientes medidas:

Se realizará un inventario ambiental en detalle de la riqueza faunística y de la singularidad botánica del pinar histórico de La Bazagona. Con el fin de recuperar los valores ambientales de los pinares se recuperarán masas boscosas de los pinares del Tiétar, se ejecutarán trabajos selvícolas de mantenimiento de estos pinares al menos durante la fase de obras, y se repoblarán enclaves próximos, en coordinación con la Junta de Extremadura.

Se establecerá un plan específico de prevención de incendios que deberá ser validado por los responsables del Servicio de Prevención y Extinción de Incendios de la Junta de Extremadura y que se enmarque dentro del Plan de Prevención de Incendios Forestales de esta comunidad, aprobado por Decreto 86/2006, de 2 de mayo.

En lo referente a recuperación de hábitats para la fauna y a solicitud de la Junta de Extremadura se ejecutarán las siguientes medidas:

Los túneles en desuso de la línea actual serán objeto de un estudio para su puesta en valor como refugio de quirópteros dotándolos de los elementos precisos para favorecer su colonización.

Los viaductos se dotarán de pequeñas oquedades, diseñadas a medida del vencejo real (vulnerable según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas), para que se produzca la colonización con éxito.

Para evitar el efecto barrera, asegurar la permeabilidad del territorio atravesado por la traza y minimizar el riesgo de atropello o choque se adoptan en el EsIA diversas medidas entre las que destacan las siguientes:

El promotor considera «lugar para la ubicación de un paso específico de fauna» aquel en el que concurren alguna de las siguientes circunstancias: ausencia de permeabilidad del trazado, no coincidencia entre las obras de drenaje y otras estructuras con las zonas de paso natural de fauna, presencia significativa de pequeños, medianos y/o grandes vertebrados, fraccionamiento de poblaciones, y separación de hábitats complementarios.

Una vez definido el trazado, la Dirección General de Ferrocarriles se compromete a realizar un estudio detallado de movilidad de fauna y de instalación de pasos específicos, considerando la sinergia y coordinación con la existencia en el territorio de tramos de la Autovía de La Plata, la A-66, la EX-A1, etc. En la ubicación de los citados pasos se tendrá en cuenta el comportamiento de la fauna en cuanto a dominios vitales, áreas de campeo, rutas de desplazamiento, vaguadas que actúen como corredor natural, hábitats complementarios, etc.

El estudio de impacto ambiental señala que se instalará un paso de fauna cada 10 km, como mínimo, en aquellas zonas que exista una elevada densidad de grandes mamíferos. Además, el promotor indica que en las proximidades del Puerto de los Castaños, entre los pp.kk. 225+000-225+700, se instalarán varios pasos específicos para fauna.

En esta fase del estudio informativo se comprometen a ejecutar la adecuación de la totalidad de las obras de drenaje planteadas a lo largo del trazado.

A petición de la Junta de Extremadura, los resultados del estudio condicionarán la ubicación, características y número de pasos necesarios. Estos se definirán a nivel de proyecto previo informe de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente.

Igualmente, se introducirán medidas en los drenajes longitudinales del trazado del tipo rampas que permitan el escape desde el fondo de la obra hasta la coronación en el terreno natural o de relleno.

Se garantizará el acceso a la estructura de paso mediante rampas, se cubrirán con tierra vegetal y se sembrarán con especies adaptadas a elevados niveles de humedad con el fin de que ofrezcan cierta cobertura visual como apantallamiento y sean fáciles de localizar por la fauna, se utilizarán soleras de piedra que minimicen la erosión y mejoren su aceptación por los vertebrados terrestres, se instalarán resaltes que separen la zona de drenaje de la de paso, etc.

Vallado de cerramiento de tipo cinético en el que se estima un dispositivo de escape por kilómetro en cada sentido. Estos dispositivos tendrán un tamaño máximo para dejar pasar mamíferos del tamaño de un tejón, pero no practicables por personas para asegurar la seguridad de la vía.

Además, están proyectados cerca de una decena de cerramientos adicionales para anfibios en varios puntos del trazado como el entorno del LIC Cañada del Venero (en concreto se deberá instalar un cerramiento adicional en las inmediaciones del arroyo Zanjón a petición de la Junta de Extremadura), en el Pantano Barona, en las proximidades del Tiétar y otros.

Complementariamente a todas estas medidas asumidas por el promotor, con respecto al efecto barrera, y a petición de la Junta de Extremadura, se deberán llevar a cabo las siguientes medidas complementarias:

Para asegurar la permeabilidad a los ungulados silvestres se deberán utilizar cerramientos de calibre igual o superior a 2,5 mm., no se permitirá el uso de mallazo, se podría utilizar alambrada con luz no superior a 10x10 cm. en su metro inferior que evite el paso de pequeños mamíferos, se deberá estudiar los lugares de posible paso de ciervos para subir la alambrada hasta los 2 m, se debe realizar un estudio sobre la posibilidad de establecer un mayor número de falsos túneles de anchura mínima de 20 m y provistos de tierra vegetal.

Evaluación en detalle de todas las interconexiones (pasos de fauna) que actualmente están establecidas, principalmente las que están ligadas a corrientes de agua. Cuando se vean afectadas zonas de remonte de peces se instalará la parte inferior del marco unos centímetros por debajo de la lámina de agua para evitar escalones insalvables.

El Arroyo Grande del Charco Salado alberga numerosas aves acuáticas y limita con la ZEPA «Monfragüe y Dehesas del entorno» por lo que el viaducto que sobre él se diseña debe dotarse de la señalización adecuada para evitar la colisión de la avifauna y la instalación de cerramientos adicionales para anfibios.

En lo que atañe a la afección por ruido y vibraciones, específico para la fauna, el EsIA recoge el siguiente compromiso:

Realizar un programa de voladuras, despejes y desbroces fuera de los periodos de cría y nidificación de la avifauna singular existente en el entorno.

Las infraestructuras de suministro eléctrico (subestaciones y líneas eléctricas de nueva construcción) están localizadas en las IBAs 298 «Monfragüe» y 294 «Malpartida de Cáceres -Arroyo de la Luz» no existiendo alternativa de ubicación pues todo el recorrido está dominado por estas figuras. El EsIA recoge que para su implantación en el territorio se han seleccionado enclaves carentes de méritos ambientales y patrimoniales.

La subestación «La Bazagona» se localiza en una zona con dedicación agraria en regadío y rodeada por la autovía Navalmoral-Plasencia y la traza de la línea de alta velocidad. Su acometida eléctrica tiene una longitud de 555 metros. La subestación «Las Capellanías» se ubica en un entorno antropizado (polígono industrial rodeados de grandes infraestructuras). Su línea eléctrica mide 1.550 metros.

Las posibles afecciones de dichas infraestructuras eléctricas no se consideran significativas en el EsIA, pero se asumen medidas de minimización del impacto por colisión y electrocución de avifauna en zonas de elevado interés. Estas medidas consisten en que todos los tendidos eléctricos aéreos de suministro de energía eléctrica a la línea de alta velocidad en los tramos que discurren por zonas de interés consideradas dentro de las áreas de importancia para las aves, así como en todas las áreas de ZEPAs dispondrán de protecciones y señalizaciones con elementos visuales. Los pp.kk. de actuación son:

Área de invernada para la grulla: entre los pp.kk. 139+604 y 148+500 Tramo común A/B.

ZEPA Río y Pinares del Tiétar: entre los pp.kk. 18 +100 -18+550 Variante ZEPA.

ZEPA Embalse de Alcántara: entre los pp.kk. 242+250 -242+500, 248+800-249+150 Alternativa B.

La subestación eléctrica «Las Capellanías» y su línea de acometida, con p.k. 273+150 de la Alternativa B por estar incluida en las IBAs n.º 298 y 294 detalladas anteriormente.

Debido a que en el EsIA recogen como medida especial, para las dos acometidas, la posible ejecución subterránea de determinadas líneas de suministro eléctrico que atraviesen ZEPAs o incluso IBAs, a petición de la Junta de Extremadura se enterrarán los 555 m de línea eléctrica proyectada para la Bazagona, además se estudiará la posibilidad de poner bajo cubierta la subestación.

Además el EsIA recoge una extensa propuesta de medidas a desarrollar en fases posteriores del proyecto básico y de construcción, de forma específica para cada problemática que se realizará de manera consensuada con las administraciones competentes.

Un resumen de las propuestas planteadas en el EsIA por el promotor para subsanar la pérdida de hábitats en espacios de Red Natura afectados por la nueva vía, que deberán ser detallados y validados por la Junta de Extremadura en fases posteriores de estudio, es el siguiente:

Realización de estudios del LIC/ZEPA afectado y los hábitats en la zona, adquisición de terrenos de cultivo para regenerar áreas de encinar y pastizal, planes de gestión de dehesas, convenios con ganaderos para acotar zonas en regeneración, labores selvícolas, etc.

Inventario de zonas húmedas, creación y regeneración de charcas, restauración de riberas y sotos del área de actuación y selección de otras zonas de posible actuación, restauración de graveras abandonadas en zonas de dominio público hidráulico, estabilización y defensa contra la erosión de ríos, creación de pozas y frezaderos artificiales, etc.

Estudio de bandas de amortiguación en torno a zonas de relevancia ambiental y acondicionamiento de las mismas.

Labores de divulgación y formación de los agentes implicados en el proyecto.

Las actuaciones más destacadas propuestas en el EsIA dirigidas al mantenimiento de las especies prioritarias en el conjunto de los espacios de Red Natura afectados por la nueva vía, que deberán ser detallados y validados por la Junta de Extremadura en fases posteriores de estudio, son:

Creación de grupos de trabajo, para cada especie y zona sensible, coordinados por un equipo director.

Realización de censos de población, estudios de poblaciones reproductoras, radioseguimiento, localización de puntos de nidificación, refugio y distribución, estudios de poblaciones de presas y/o predadores, etcétera.

Estudios de mortalidad de avifauna por electrocución y choque en tendidos eléctricos.

Adquisición y gestión de zonas clave para especies como águila imperial, cigüeña negra, aves esteparias, etc.

Plan de actuación en función de los resultados de los estudios anteriormente descritos.

Labores de divulgación y formación de los agentes implicados en el proyecto.

Paisaje. Préstamos y vertederos. Restauración ambiental.

El EsIA indica que, una vez calculados los movimientos de tierra de cada alternativa, el promotor previa consulta a la Junta de Extremadura determinó la existencia y localización de canteras para obtener el material necesario y/o susceptibles de recibir excedentes.

De las propuestas de la Junta de Extremadura resultantes de estos contactos y de la visita de campo se localizan, describen y cartografían en el EsIA las zonas a utilizar. Proponen 11 emplazamientos para los préstamos y 19 como vertederos, distribuidos a lo largo del trazado.

En el proyecto constructivo se comprometen a realizar una cartografía de clasificación ambiental del territorio, con una zonificación del mismo, para la localización exacta con detalle, de los elementos permanentes o temporales (préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares, caminos de acceso, etc.) en la que se tengan en cuenta criterios paisajísticos. A requerimiento de la Junta de Extremadura, cabe destacar que el promotor ha de contemplar, dentro de las zonas de exclusión para el depósito de materiales, aquellos ecosistemas constituidos por charcas y lagunas artificiales, ya que constituyen un espacio clave para artrópodos y aves.

El estudio incluye medidas encaminadas a la restauración ambiental y a la minimización de los cambios en el entorno. La integración paisajística se realizará en taludes, embocaduras de túnel, obras de fábrica, préstamos y vertederos y zonas de instalaciones auxiliares. Consisten en el correcto diseño de los elementos de obra (respeto de las formas de

relieve aledañas, redondeo de aristas, suavizado de pendientes, etc.), labores de revegetación (plantaciones, hidrosiembras, etc.) y mantenimiento de plantaciones (riegos, podas, abonado, etc.). En el EsIA las principales plantaciones vienen detalladas especificando los pp.kk. que abarcarán. En resumen se realizarán de forma lineal con el fin de ocultar y minimizar la intrusión visual de terraplenes de grandes desarrollos en varios puntos del trazado que coinciden con edificaciones, núcleos urbanos, autovía, carretera nacional, estación de Plasencia-Fuentidueñas, estación de Cañaveral, camino de la Plata, etc.

En lo que a restauración ambiental se refiere la Junta de Extremadura plantea la posibilidad de crear un complejo lagunar aprovechando zonas de extracción de áridos.

La ubicación, características y medidas de restauración de préstamos y vertederos definitivos deberán contar con informe previo de la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente.

Hidrología.

Con el fin de minimizar o corregir los impactos en el sistema hidrológico el promotor asume diversas medidas. Las más destacadas son:

Adecuado diseño y dimensionamiento de las obras de fábrica en cauces y vaguadas, y de cunetas y bajantes que permitan la continuidad del sistema de drenaje natural. Para la alternativa D son 174 obras de drenaje transversal.

En el caso de estructuras tipo puente, viaductos u obras de paso sobre los cauces (Arroyo de Sta. María, Arroyo de Carnaceo, Arroyo Grande del Charco, Río Tiétar, Arroyo de Valdelinares, Arroyo Pizarroso, Río Tajo en el embalse de Alcántara, Río Talaván, Río Almonte en el embalse de Alcántara, entre otros) se realizarán de forma que los estribos queden al menos a 5 metros de la vegetación de ribera, a ambos lados del cauce, cumpliendo el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido sobre la ley de aguas, sin perjuicio de lo establecido para la protección de la vegetación de ribera. Siempre que sea técnicamente viable se colocarán las pilas fuera de los cauces.

Se proyectan barreras de retención de sedimentos en ambos márgenes de los cauces permanentes interceptados por la traza o muy cercanos a la misma, en previsión de posibles arrastres de sólidos. Estos diques consistirán en alineaciones de balas de paja de cereal apiladas y ligeramente enterradas. En el EsIA se describen sus características y localizan en: Arroyo de Sta. María, Arroyo Manco, Arroyo Carnaceo, Arroyo Grande del Charco, Pantano de Barahona, Arroyo Cañadillas, Río Tiétar, Arroyo Grande, Arroyo Talaván. Estos dispositivos serán inspeccionados periódicamente y se sustituirán en caso de deterioro o colmatación. Se retirarán una vez concluidas las obras.

Con el fin de prevenir vertidos accidentales, procedentes del cambio de aceites o acopio de sustancias peligrosas, se instalarán al menos 9 balsas de decantación a lo largo del trazado para la alternativa D. Su localización se dispone en el cruce con los ríos Tiétar, Tajo, y Almonte, en todas las embocaduras de los túneles proyectados y en las zonas de instalaciones auxiliares (en la cartografía y texto aparecen para la alternativa D 2 entre el p.k. 18+100 y 18+500, al menos 1 en el p.k. 40+300, al menos 1 en el p.k. 227+000, al menos 1 en 227+620, 2 entre el p.k. 244+600 y 246+000 y 2 entre 248+500 y 249+500). Dichas balsas serán objeto de seguimiento para establecer la periodicidad de vaciado y gestión de lodos. Igualmente serán desmanteladas una vez concluidas las obras.

Se elaborará y aplicará un plan de calidad medioambiental que recoja todos los procedimientos encaminados a disminuir el riesgo de contaminación y que a su vez incluya también un plan de gestión de residuos.

Además siguiendo las indicaciones de la Junta de Extremadura el proyecto constructivo contemplará que el suministro de áridos para la obra no provenga del río Tiétar.

Patrimonio cultural.

Dentro de la zona de actuación se localizan, según el EsIA, un total de 205 elementos del patrimonio y unas 30 vías pecuarias. Se recoge un inventario y cartografía de los mismos y se incluyen medidas para la minimización de los posibles impactos.

En el EsIA destacan por su cercanía a la traza varios elementos del patrimonio (El Calamoco, arroyo de la Charca, El Cuervo, y tres no identificados en la alternativa D) a los que se le aplicará como medida de protección un cerramiento metálico.

A continuación se concretan una serie de medidas que, aun siendo asumidas de manera general por el promotor en el EsIA, conviene especificar a mayor nivel de detalle según las indicaciones aportadas en el trámite de información pública por la Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura.

Con carácter previo a la ejecución del proyecto:

Prospección arqueológica intensiva por técnicos especializados en toda la zona de afección de las instalaciones, así como áreas de acopios y

préstamos para localizar, delimitar y caracterizar los yacimientos arqueológicos, paleontológicos o elementos etnográficos que pudieran localizarse a tenor de estos trabajos. El equipo encargado de realizar este trabajo deberá ser multidisciplinar y contar al menos con un especialista en tecnología lítica prehistórica y en arte rupestre o, en su defecto, con el asesoramiento (avalado por escrito), de un especialista o profesor especializado en estas materias. Con las conclusiones de este informe se determinarán las medidas correctoras pertinentes, que de manera preferente establecerán la conservación de los restos como criterio básico.

Durante la fase de ejecución del proyecto:

Control y seguimiento arqueológico por parte de técnicos cualificados de todos los movimientos de tierra en cotas bajo rasante natural que conlleve la ejecución del proyecto de referencia. El control arqueológico será permanente y a pie de obra, y se hará extensivo a todas las obras de construcción, desbroces iniciales, instalaciones auxiliares, redes de abastecimiento, distribución y saneamiento, destocados, replantes, zonas de acopios, caminos de tránsito y todas aquellas otras actuaciones que derivadas de la obra generen los citados movimientos de tierra en cotas bajo rasante natural.

Si durante los trabajos de seguimiento se detectara la presencia de restos arqueológicos que pudieran verse afectados por las actuaciones derivadas del proyecto de referencia, se procederá a la paralización inmediata de las obras en la zona de afección y, previa visita y evaluación por parte de técnicos de la Dirección General de Patrimonio, se procederá a la excavación completa de los hallazgos localizados. En el caso que se considere oportuno, dicha excavación no se limitará en exclusiva a la zona de afección directa, sino que podrá extenderse hasta alcanzar la superficie necesaria para dar sentido a la definición contextual de los restos y a la evolución histórica del yacimiento. Asimismo, se acometerán cuantos procesos analíticos (dataciones, botánicos, faunísticos, etc.) se consideren necesarios para clarificar aspectos relativos al marco cronológico y paleopaisajístico del yacimiento afectado.

Finalizada la documentación y emitido el informe técnico exigido por la legislación vigente (art. 9 del Decreto 93/97 Regulador de la Actividad Arqueológica en Extremadura), se emitirá en función de las características de los restos documentados, autorización por la Dirección General de Patrimonio para el levantamiento de las estructuras localizadas con carácter previo a la continuación de las actuaciones en este punto, previa solicitud por parte de la empresa ejecutora de las obras, y con aceptación expresa de las medidas compensatorias.

Medidas adicionales.

Protección y adecuación para la visita pública de los restos excavados que no vayan a quedar soterrados por las obras de referencia y que se consideren lo suficientemente significativos por parte de la Dirección General de Patrimonio Cultural como para considerar su puesta en valor. La adecuación de los restos deberá ser definida mediante un programa museográfico sometido a aprobación preceptiva a la Dirección General de Patrimonio Cultural.

Publicación de Memoria Técnica de los trabajos arqueológicos realizados, exigida por la legislación vigente (art. 10 del Decreto 93/97-Regulador de la Actividad Arqueológica en Extremadura). La publicación se ajustará a los criterios de edición establecidos por la Dirección General de Patrimonio en sus series arqueológicas habituales.

Todas las actividades aquí contempladas se ajustarán a lo establecido al respecto en el Título III de la Ley 2/99 de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura y en el Decreto 93/97 Regulador de la Actividad Arqueológica en Extremadura.

Referente a la reposición de los tramos de vías pecuarias, que se vean interrumpidos por el trazado y el mantenimiento del paso por ellos durante la fase de obras, se detalla que se garantizará tanto su continuidad como sus características mediante la reposición de los caminos, elementos singulares y servicios afectados. Se instalarán 11 pasos superiores para la alternativa D.

Medio socioeconómico.

El promotor se compromete a identificar, caracterizar y valorar las afecciones del ruido y vibraciones sobre el medio humano. Una vez se determinen los niveles y «zonas sensibles» se aplicarán las medidas anticipadas en el EsIA para minimizar las emisiones sonoras. Se describen las características, altura, estabilidad, estética, materiales, etc. que han de cumplir estos dispositivos reductores de ruido y se proponen varias tipologías: caballones de tierra revegetados, pantallas delgadas de elementos prefabricados y pantallas mixtas.

Según el EsIA la banda de afección sonora se estima en 41 m para cumplir el requisito de no sobrepasar los 65 dB (A) por el día y 55 dB (A) por la noche. En consecuencia en la cartografía del estudio vienen marcadas las zonas en las que se prevé, de antemano, la instalación de pantallas acústicas. Son cerca de un total de 2 kilómetros, entre los pp.kk. 151+700

y 153+200 del trazado, dispuestos repartidos a ambos lados de la línea de alta velocidad, para evitar las afecciones en el núcleo urbano de Navalmodal de La Mata.

En lo que respecta a la permeabilidad territorial se asumen la reposición de carreteras y caminos en los puntos de cruce con la línea de alta velocidad mediante pasos inferiores y superiores. Además se comprometen a llevar a cabo una planificación espacial de las obras para evitar cortes en la N-630, disponiendo desvíos provisionales cuando sea necesario, convenientemente señalizados, para asegurar las comunicaciones entre municipios.

5. Condiciones al proyecto.

Tras el análisis de las medidas incorporadas en el estudio de impacto ambiental y los informes recibidos de las administraciones ambientales implicadas, se establecen las siguientes condiciones añadidas, que resumen y completan, a las ya recogidas en el punto 4 de la presente Declaración:

Estudio de distribución de las especies *Marsilea batardae*, *Serapias perez chiscanoi* y *Armeria genesiana Subsp. Belmonteae* previo al inicio de las obras en coordinación con la Junta de Extremadura.

Inventario ambiental y labores de recuperación del pinar histórico de La Bazagona.

Plan específico de prevención de incendios acorde al Plan de Prevención de Incendios Forestales de Extremadura.

Estudio de movilidad de fauna. La instalación de pasos de fauna se realizará de acuerdo con los resultados obtenidos, previo informe de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente. Se coordinará la ubicación de los pasos específicos para fauna que se vayan a instalar en la línea de alta velocidad con los de las carreteras y ferrocarril que discurren en el entorno del proyecto.

Independientemente de las medidas, diseño de pasos de fauna y de vallados perimetrales contemplados en el EsIA se cumplirá como mínimo las dimensiones, distancias, disposición, estructura, materiales etc. establecidos en el Documento «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, elaborado de acuerdo con la Acción COST 341 (1999-2003).

Tal y como indica el estudio de impacto ambiental se estudiará la disposición de caballones de tierra vegetal para proteger las zonas húmedas del LIC «Cañada del Venero», medida que deberá contar con el informe favorable de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.

Instalación de cerramientos de características especiales para asegurar la permeabilidad a los ungulados silvestres, e instalación de cerramiento adicional para anfibios al menos en el Arroyo Grande del Charco Salado y en el Arroyo Zanjón.

Según indicaciones del EsIA la separación entre conductores de las acometidas eléctricas es de 0.7 m para conductores sin aislar y con zona de posada sobre cruceta y de 1.5 m para el resto. Se considera que las medidas asumidas son insuficientes ya que la envergadura de las aves de gran relevancia en la zona puede llegar a superar los 2 m. Por lo tanto:

La línea eléctrica y subestación de las Capellanías cumplirá de base los requerimientos marcados en el Decreto 47/2004, de 24 de abril, por el que se dictan las Normas de Carácter Técnico de adecuación de las líneas eléctricas para la protección del medio ambiente en Extremadura. Pero además, dada la importancia faunística de la zona de actuación, se deberán seguir todas las medidas que la Junta de Extremadura considere fundamentales, en cuanto a tipo, número y disposición de aislamientos, prohibición de alargaderas, distancias entre conductores, separación entre fase y cable de tierra, tipo de crucetas, medidas disuasorias para evitar la nidificación en las crucetas, etc.

La línea eléctrica de la subestación de la Bazagona se enterrará y se realizará un estudio sobre la posibilidad de poner bajo cubierta la subestación.

El proyecto constructivo de las acometidas eléctricas y subestaciones se realizará teniendo en cuenta estas consideraciones y de manera coordinada con la Junta de Extremadura.

Medidas para acondicionar los túneles en desuso para quirópteros y los nuevos viaductos para vencejos.

Por lo que respecta a las vías pecuarias, en el EsIA se enumeran y reflejan en la cartografía los pasos superiores o inferiores en los que se van a realizar las reposiciones, detallando los pp.kk. del trazado en los que se ubican. También se describe brevemente el diseño y el tipo de adecuación a implantar (pantallas de madera, etc.).

Dichas reposiciones seguirán las pautas marcadas al efecto por la Consejería de Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura y serán sometidas a aprobación por este organismo. En todo caso se seguirán las indicaciones de la Ley 3/1995 de 23 de marzo de Vías Pecuarias, y el Decreto

49/2000, de 8 de marzo, por el que se establece el Reglamento de Vías Pecuarias en la Comunidad Autónoma de Extremadura. En general, los criterios para la reposición de las vías pecuarias afectadas serán los siguientes:

Realización del paso correspondiente a la reposición del trazado de la vía pecuaria en el mismo punto en que dicha vía pecuaria queda interceptada o lo mas próximo a él.

Los pasos serán específicos para el tránsito ganadero y estarán adaptados al efecto.

Se dará la amplitud (anchura y gálibo) suficientes para el tránsito ganadero.

Se considerarán zonas de exclusión para el depósito de materiales (además de los resultantes de la zonificación a realizar por el promotor) aquellos ecosistemas constituidos por charcas y lagunas artificiales.

De acuerdo con la solicitud de la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente, la ubicación final de préstamos y vertederos deberán contar con su informe previo.

Se restaurarán las zonas de extracción de áridos como humedales para la fauna.

Si bien el EsIA estima la banda de afección sonora del proyecto y propone medidas antirruído en el entorno de Navalmodal de La Mata, el promotor se compromete a realizar un estudio de ruido y vibraciones en detalle. Por lo que el proyecto constructivo incluirá un estudio acústico, de acuerdo a lo exigido en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la citada Ley del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

En dicho estudio se incluirán las medidas de protección necesarias para alcanzar los objetivos de calidad que se señalen, prestando especial atención a los mencionados espacios de la Red Natura 2000. Los resultados del estudio acústico determinarán las «zonas sensibles» y las medidas de protección que habrán de instalarse previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Estas medidas en caso de localizarse en áreas de la Red Natura 2000 deberán diseñarse en coordinación con los gestores/director de dicho espacio protegido y contar con la aprobación de la Junta de Extremadura.

El estudio tendrá en cuenta el efecto conjunto con otras vías de comunicación. Finalmente se incluirá una adecuación paisajística y estética de las medidas de protección.

El Plan de Vigilancia Ambiental incorporará campañas de medición durante la fase de explotación para comprobar los niveles esperados y la efectividad de las medidas mitigadoras realizadas.

6. Especificaciones para el seguimiento.

Se incluye un plan de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observase que se superan los impactos previstos o si son insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. La vigilancia ambiental contempla tanto la fase de construcción como de explotación. Los controles más destacados son:

En la fase de obras: el seguimiento de la calidad del aire, de los movimientos de tierras, de protección de los cauces, de retirada de tierra vegetal, de la protección de las formaciones vegetales, de las labores de restauración, de la protección de la fauna sobre todo en las épocas identificadas como críticas, de protección de los espacios protegidos y zonas sensibles de la Red Natura 2000, y de las afecciones al medio socioeconómico, al paisaje y al patrimonio cultural.

En la fase de explotación: controles del nivel de ruidos, de la eficacia de las medidas para la permeabilidad faunística, de las destinadas a la protección de los espacios protegidos, y la verificación de la integración paisajística de la obra.

El EsIA incluye un Plan de Seguimiento Ambiental con el fin de vigilar el cumplimiento de las medidas, citadas en el punto 4 de la presente Declaración, encaminadas a garantizar los niveles de conservación de los espacios naturales protegidos y las especies y hábitats que albergan.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al estudio informativo del proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica la Declaración de Impacto Ambiental.

Los resultados del plan de vigilancia ambiental quedarán plasmados en informes técnicos que se elaborarán trimestralmente y que quedarán a disposición de las autoridades competentes que lo soliciten y se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras propuestas.

Con objeto de llevar a cabo el control de las obras desde el punto de vista ambiental, vigilando la aplicación y eficacia de las medidas correctoras y proponiendo, si fuera necesario, la modificación de las mismas o medidas complementarias, el promotor se encargará de constituir con anterioridad al inicio de las obras una Comisión Mixta de Seguimiento y Control Ambiental de las Obras integrada, al menos, por representantes de las administraciones siguientes: la Dirección General de Calidad y Evalua-

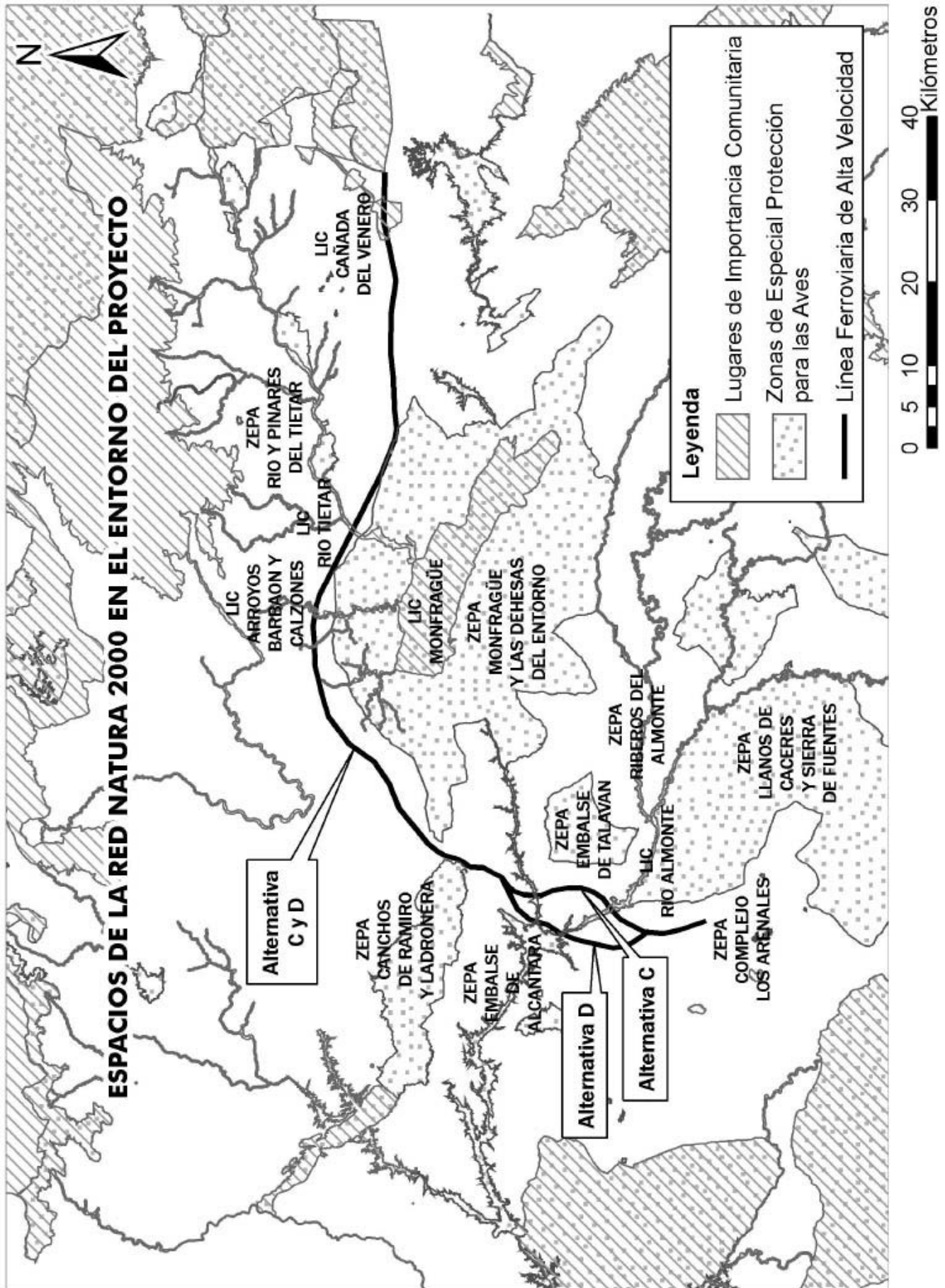
ción Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, la Dirección General de Ferrocarriles y ADIF del Ministerio de Fomento, y las Direcciones Generales de Medio Ambiente y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura. Sin perjuicio de que la Comisión se ocupe del seguimiento y control de todos los aspectos ambientales relacionados con las obras, sus objetivos principales serán los relativos al mantenimiento de la integridad de los lugares de la Red Natura 2000 y los valores que motivaron su declaración, y la repercusión de las obras en los bienes del patrimonio cultural.

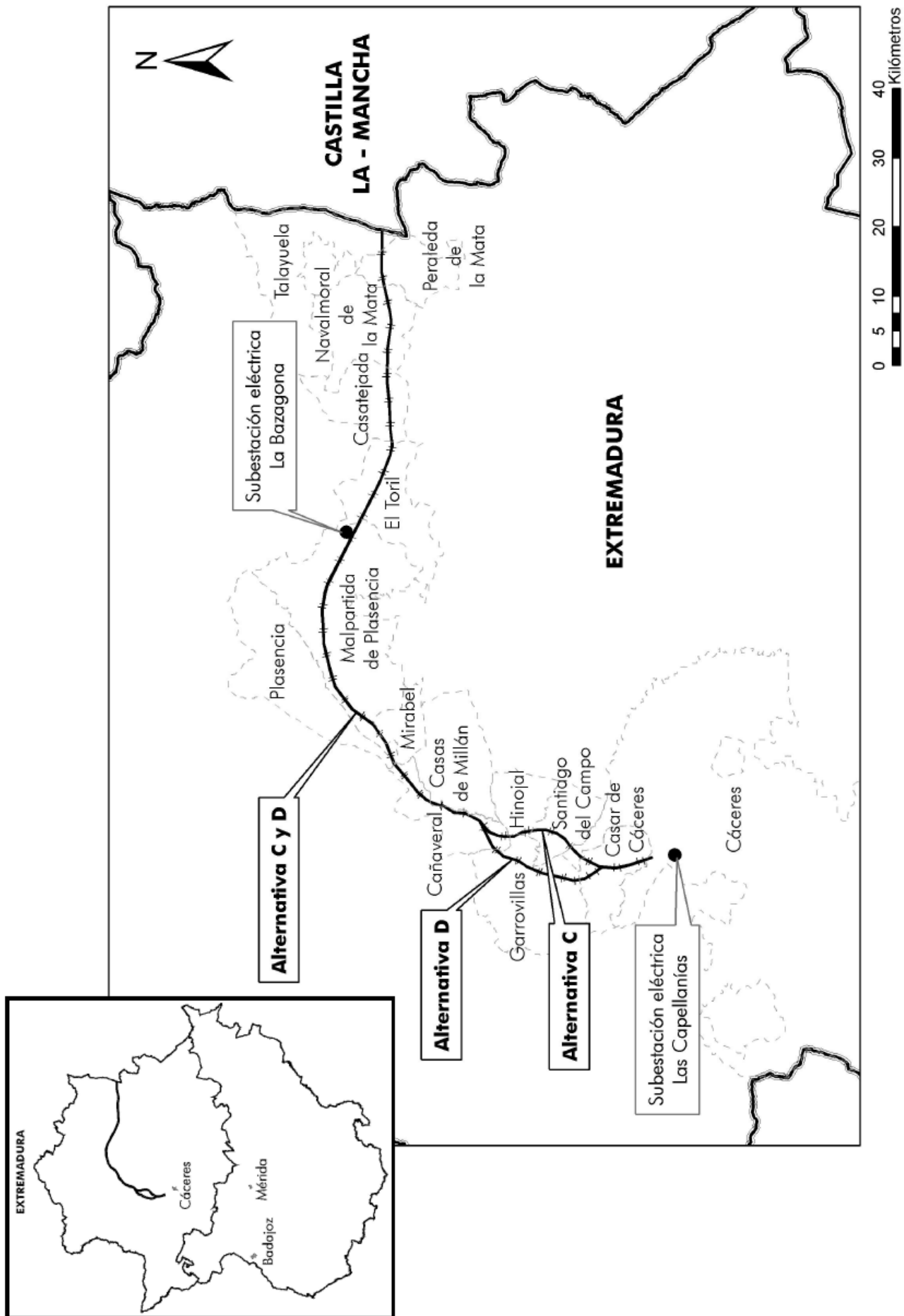
Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 07 de noviembre de 2007, propone una declaración de impacto ambiental favorable a la realización de la Alternativa D del estudio informativo del proyecto «Línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extrema-

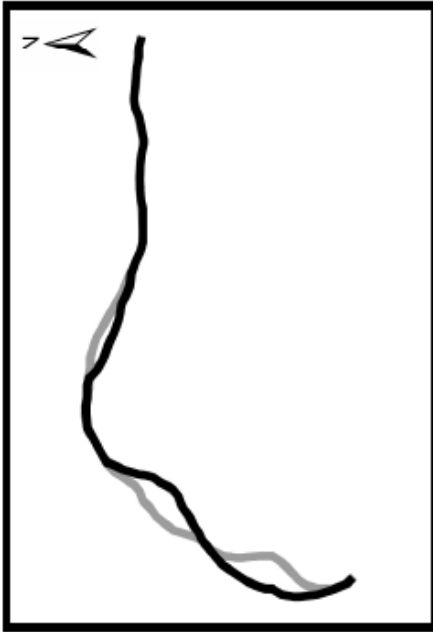
dura, tramo: Cáceres-Talayuela (tráfico mixto)», concluyendo que no producirá impactos adversos significativos y que resultará ambientalmente viable si se realiza de acuerdo con las condiciones señaladas en el EsIA, en los informes de la Junta de Extremadura, de la Dirección General para la Biodiversidad, y en la presente propuesta, que se deducen de la evaluación practicada.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación al procedimiento de aprobación 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, 8 de noviembre de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.



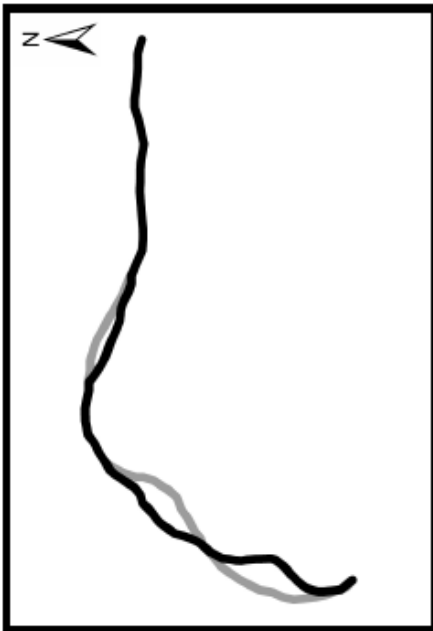




Alternativa B



**Alternativa D
(seleccionada)**



Alternativa A



Alternativa C