

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

13346 *RESOLUCIÓN de 7 de junio de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto explanada para sala de clasificación de escualos, almacén y zona de maniobra, promovido por «Fandicosta, Sociedad Anónima».*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto explanada para sala de clasificación de escualos, almacén y zona de maniobra no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente a un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. Este proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Directiva 97/11/CE, del Consejo, de 3 de marzo de 1997, por la que se modifica la Directiva 85/337/CEE, de 27 de junio de 1985, concretamente a los especificados en el epígrafe 13 del mismo, cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en el anexo I, para los cuales el sometimiento al procedimiento reglado será preciso cuando los Estados miembros consideren que sus características lo exigen.

La Autoridad Portuaria de Vigo remitió, con fecha 11 de abril de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del proyecto para que determinara sobre la necesidad de someterlo al procedimiento antes citado. Los objetivos y descripción del proyecto figuran en el anexo.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a diferentes organismos previsiblemente interesados sobre los efectos ambientales del proyecto. En el anexo se recoge un resumen del resultado de esta consulta.

Tras examinar la documentación recibida, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no se prevé, como resultado de la ejecución del proyecto, la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesiten un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental para determinar la posibilidad de definir medidas mitigadoras y, en su caso, la naturaleza de tales medidas al objeto de conseguir impactos no significativos.

No obstante, el promotor, «Fandicosta, Sociedad Anónima», incluirá, entre la documentación a tramitar ante la Autoridad Portuaria de Vigo, un estudio de caracterización bionómica de la zona objeto del proyecto. A su vez, la Autoridad Portuaria de Vigo remitirá dicho estudio a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto Explanada para sala de clasificación de escualos, almacén y zona de maniobra.

Madrid, 7 de junio de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO

Objetivos y descripción del proyecto

«Fandicosta, Sociedad Anónima» es una empresa dedicada a la transformación y elaboración de pescado congelado instalada en Domaio (término municipal de Moaña) desde finales de 1995, donde dispone de una concesión administrativa, otorgada por resolución de la Autoridad Portuaria de Vigo con fecha 30 de noviembre de 1995, para construir sus actuales instalaciones.

Desde su instalación hasta hoy ha venido desarrollando una actividad en continuo crecimiento que supone un gran movimiento de vehículos y personal (una media de treinta camiones de gran tonelaje al día). Esta situación ha obligado a establecer turnos de movimiento de camiones y al estacionamiento en la carretera C-550 dificultando, así mismo, el desarrollo de las actividades propias de la industria.

Todo ello ha llevado a «Fandicosta, Sociedad Anónima» a solicitar una concesión para ocupar una superficie de terreno de unos 10.000 metros cuadrados, colindante con sus actuales instalaciones, en la zona de servicio del puerto de Vigo.

El proyecto explanada para sala de clasificación de escualos, almacén y zona de maniobra consiste, en esencia, en la creación de una explanada a la cota + 6,0 metros sobre la B.M.V.E. con una superficie de unos 9.693 metros cuadrados. Para su construcción se realizará un relleno de material seleccionado, formándose un núcleo de protección con todo uno de cantera, con el fin de impedir el lavado del material de relleno por la acción del mar durante la ejecución de la obra. Este relleno estará protegido por pedraplén, con la colocación por su parte interior de una capa de geotextil al objeto de minimizar la posible dispersión de finos. Por el exterior, el manto de protección principal será de escollera, con un espesor de 2,2 metros.

Entre la cota + 5,0 y la + 6,0 metros se extenderá, en dos tongadas de 0,5 metros de espesor, zahorra artificial y sobre ésta un riego de sellado. Como contención del relleno de zahorra se colocará longitudinalmente una viga de hormigón en masa de 1,0 x 1,0 metros de sección. Entre las cotas + 5,5 y + 6,0 metros, y sobre la escollera de protección principal, se construirá perimetralmente una losa de hormigón de 0,5 metros de espesor y 2,0 metros de ancho.

Organismos consultados:

Dirección General de Costas (Ministerio de Medio Ambiente); Consejería de Medio Ambiente (Xunta de Galicia).

A continuación se resume el contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas:

La Dirección General de Costas señala que la afección ambiental que puede esperarse es la inherente a las particulares características del tráfico que se origine y a la propia ocupación del fondo marino.

La Consejería de Medio Ambiente manifiesta que no ve ningún inconveniente en la realización del proyecto, siempre que se minimice el lavado de finos realizando en primer lugar las capas de protección y luego el relleno, en la medida en que sea técnicamente posible.

13347 *RESOLUCIÓN de 7 de junio de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía de Castilla-La Mancha: Unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca, tramo: Ocaña-Tarancón (provincias de Toledo y Cuenca)», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 26 de mayo de 1994, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la Memoria-Resumen del estudio informativo «Autovía de Castilla-La Mancha: Unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-Resumen, dicha Dirección General estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas referidas al tramo Ocaña-Tarancón, se recogen en el anexo I.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 15 de septiembre de 1994, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

El estudio informativo de la «Autovía de Castilla-La Mancha. Unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca», fue sometido al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 16 de junio de 1997, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Toledo» de 23 de junio de 1997 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Cuenca» de 2 de julio de 1997, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 16 de marzo de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo del tramo Ocaña-Tarancón.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental del tramo Ocaña-Tarancón se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del tramo Ocaña-Tarancón se acompaña como anexo IV. Algunos de los aspectos de las alegaciones que se recogen pueden referirse también, dada su proximidad, a otros tramos.

Debido a la programación prevista por la Dirección General de Carreteras para la realización de los distintos tramos de la autovía y con el fin de acelerar el procedimiento para los tramos más prioritarios, ésta solicitó a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el desglose del itinerario objeto del estudio informativo en diversos tramos. Así, en primer lugar se realizó la declaración de impacto ambiental del tramo Tarancón-Cuenca, cuya Resolución, de fecha 22 de enero de 1999, fue publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 17 de febrero. En segundo lugar se realizó la del tramo Maqueda-Toledo por Resolución de fecha 15 de febrero de 2000, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 1 de marzo.

Una vez evaluado el tramo Ocaña-Tarancón, que es el objeto de la presente declaración de impacto ambiental, quedará por someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, en el conjunto de la autovía de Castilla-La Mancha, el tramo desde la ronda norte de Toledo hasta Ocaña, en la N-IV.

En el período de información pública el Ayuntamiento de Ocaña y la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha han realizado alegaciones solicitando que el trazado de la autovía en el término municipal de Ocaña se modifique para no constreñir el crecimiento urbanístico de Ocaña. Estas alegaciones se han reflejado en la petición de la Dirección General de Carreteras, realizada con posterioridad al envío del expediente a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental para la formulación de la declaración de impacto ambiental, de desplazar el trazado del estudio informativo hacia el sureste en este término municipal.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio informativo autovía de Castilla-La Mancha: Unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca, tramo: Ocaña-Tarancón».

Declaración de impacto ambiental

Examinados los datos e informaciones contenidos en el expediente, y completado el análisis ambiental con una visita a la zona de proyecto, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que, entre las soluciones contempladas en el estudio informativo «Autovía de Castilla-La Mancha. Unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca, tramo: Ocaña-Tarancón», la que menos efectos negativos produce sobre el medio ambiente es la constituida por la alternativa denominada «Desdoblamiento norte», tal como está definida en el estudio informativo.

En consecuencia, tanto en la redacción del proyecto de construcción que desarrolle la alternativa anterior, como en las fases de ejecución y explotación, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y, además, se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

El trazado de la solución anteriormente indicada deberá adaptarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea

técnicamente viable, de acuerdo con las siguientes mejoras ambientales del mismo:

De acuerdo con la propuesta de la Dirección General de Carreteras, basada en las alegaciones del Ayuntamiento de Ocaña y de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, con objeto de compatibilizar la protección al Área Importante para las Aves número 193 «Tarancón-Ocaña-Corral de Almaguer» con el desarrollo urbanístico del municipio de Ocaña, el trazado se podrá desplazar hacia el sureste, entre los puntos kilométricos 0+000 y 4+600, de forma que la separación máxima con relación al del estudio informativo no sobrepase los 500 metros.

En los tramos en los que está prevista la duplicación de calzada, ésta se realizará de forma que se utilice en la mayor medida posible la carretera existente como calzada de la autovía. Estos tramos son los comprendidos entre los siguientes puntos kilométricos: 8+200 a 10+000, 13+800 a 24+700, y 31+300 a 40+400.

Entre los puntos kilométricos 9+000 a 10+000 y 38+000 a 40+500, donde está prevista la duplicación de calzada, el trazado de la nueva calzada se dispondrá lo más próxima posible a la existente, con objeto de disminuir la ocupación de suelo, evitando en lo posible zonas intermedias inutilizables. En las zonas donde por los condicionantes técnicos del trazado no fuese aprovechable la carretera existente, se proyectarán las nuevas calzadas de la autovía en paralelo, procediéndose al levantamiento de la carretera existente y a la revegetación del terreno, salvo en los tramos donde se justificase la utilización de la misma para algún uso concreto, que deberá quedar debidamente justificado en el proyecto de construcción.

La duplicación de calzada se realizará de forma que se afecte lo menos posible, tanto en la fase de construcción, como una vez en servicio, a las zonas de arbolado y a los suelos más valiosos para el cultivo.

Entre los puntos kilométricos 15,000 y 27,000 aproximadamente la autovía se sitúa próxima a la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES 0000170 «Área Esteparia de la Mancha Norte», al sur del ferrocarril Aranjuez-Cuenca, y prácticamente en todo su trazado, la autovía discurre bordeando el Área Importante para las Aves número 193, delimitada al norte, entre Ocaña y Tarancón, por la carretera N-400. Por ello, además de la condición establecida anteriormente de aprovechar en la mayor medida posible como calzada de la autovía la carretera existente, se tendrá en cuenta lo siguiente:

Dado que el trazado previsto en el estudio informativo discurre por el interior de la ZEPA aproximadamente entre los puntos kilométricos 26+300 y 27+500, el trazado definitivo deberá discurrir fuera de los límites de dicha ZEPA, es decir, al norte del ferrocarril Aranjuez-Cuenca en dicho tramo.

En los tramos comprendidos entre los puntos kilométricos 13+800 a 24+700 y 31+300 a 40+400, la duplicación se realizará por la margen izquierda de la carretera, con la nueva calzada al norte de ésta.

No se dispondrán áreas de servicio ni áreas de descanso en la margen derecha de la autovía en los tramos de carretera de nuevo trazado, variantes de Ocaña-Noblejas y de Villarrubia de Santiago (puntos kilométricos 0+000 a 13+800), de Santa Cruz de la Zarza (puntos kilométricos 24+700 a 31+400) y de Tarancón (puntos kilométricos 44+500 a final del tramo). No se abrirán caminos de acceso a la obra en estas áreas, utilizándose los caminos existentes y la propia traza. En todo el trazado el acceso a las obras se producirá únicamente desde la margen izquierda de la carretera o a través de la propia traza.

En los tramos de nuevo trazado de las variantes de Ocaña-Noblejas, Villarrubia de Santiago, Santa Cruz de la Zarza y Tarancón, el trazado discurrirá, siempre que sea técnicamente viable, en desmonte, con lo que, además de afectar menos a la avifauna, se disminuirá el impacto acústico y la intrusión visual sobre las zonas habitadas próximas a la carretera. En las zonas en las que no pueda proyectarse en desmonte, se dispondrán caballones de tierra para conseguir los mismos objetivos.

Los enlaces previstos en el estudio informativo en las variantes de Ocaña-Noblejas, Villarrubia de Santiago, Santa Cruz de la Zarza y Tarancón se proyectarán de forma que la ocupación de suelo debida a los ramales y otros elementos del mismo se produzca, salvo el mínimo imprescindible, en la margen de la carretera más cercana a los núcleos urbanos.

No se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, parques de maquinaria, vertederos ni acopios de cualquier tipo en el interior de la citada Área Importante para las Aves (IBA). Sólo se autorizarán extracciones de presntamos en esta área, si éstos proceden de yacimientos en explotación autorizados, con plan de restauración aprobado.

2. Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y de la vegetación

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

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a los 1,5 metros, para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. En el proyecto constructivo se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

Las instalaciones auxiliares, tales como parques de maquinaria, almacenes de materiales, instalaciones provisionales de obra y plantas de aglomerado asfáltico, se situarán en zonas donde los suelos no tengan especial valor. En concreto, se evitará su ubicación en los cauces y vegas fluviales, zonas de cultivos más valiosos, superficies arboladas y áreas con vegetación de ribera.

3. Medidas de protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

3.1 Con objeto de no afectar significativamente a los cursos de agua que puedan ser interceptados por el trazado, no se desviarán los mismos ni se afectará a sus cauces.

En el paso de arroyos y barrancos, además de garantizar la evacuación de caudales y el paso de los sólidos de arrastre, se respetará la permeabilidad de la fauna asociada a riberas, colocando los estribos al menos a 5 metros de cada lado del cauce.

3.2 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre el terreno o los cursos de agua. Si no se sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos, el agua que salga de las mismas podrá ser vertida directamente. Si no cumple estos requisitos, deberá ser tratada por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

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

4. Permeabilidad territorial y protección de la fauna

Teniendo en cuenta que el proyecto afectará en todo su trazado al Área Importante para las Aves (IBA) número 193 «Tarancón-Ocaña-Corral de Almaguer», se extremarán las precauciones durante la fase de construcción en esta zona. En este sentido, el proyecto de construcción incluirá la delimitación de los viales de circulación de maquinaria en el entorno de dicho espacio, de tal manera que se asegure la mínima afección al mismo. Además, con objeto de asegurar el éxito reproductivo de la población de avifauna afectada, los trabajos de desbroce, movimiento de tierras, voladuras y otras actividades generadoras de ruido a efectuar en las variantes de Ocaña, Noblejas, Villarrubia de Santiago y Santa Cruz de la Zarza, situadas en el interior de la IBA, se realizarán fuera de la época de reproducción y nidificación, desde primeros de febrero a últimos de julio. En particular, deberá prestarse especial atención a las especies esteparias, como la avutarda, ganga común, ortega, cernícalo primilla, sisón común y alondra Dupont.

El proyecto de construcción incorporará un estudio faunístico de detalle, que concluirá sobre la necesidad de establecer pasos específicos de fauna. En el caso de que de dicho estudio se derivase la necesidad de establecer pasos de fauna, el proyecto de construcción incluirá la ubicación, dimensiones y características de los mismos, atendiendo a su pretendida funcionalidad.

No será recomendable la proyección de terraplenes o pedraplenes de más de 5 metros de altura, debiendo en estos casos disponerse estructuras que permitan el libre paso de la fauna bajo ellas.

Además, se dispondrán pasos de fauna subterráneos, en general al menos cada 500 metros, en los trayectos en los que no existan túneles, viaductos o puentes, cuya localización y tipología será definida por el proyecto. Para ello habrá de realizarse un estudio técnico sobre la utilización de pasillos o corredores de desplazamiento de la fauna terrestre en el espacio afectado por el desdoblamiento de la carretera. Estos pasos serán para uso exclusivo de la fauna y serán objeto de una adecuación especial, en coordinación con el organismo competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

El proyecto de construcción incorporará la adecuación de las obras de drenaje como pasos para anfibios, reptiles y mamíferos medianos. El proyecto incluirá un estudio específico que determine la ubicación, dimensiones y características de los referidos pasos, de manera que se asegure su duplicidad funcional.

Para impedir el acceso de los animales de pequeño tamaño a la autovía, el vallado, que deberá implantarse en todo el trazado, será de tipo progresivo y tendrá su base enterrada. Además, se dispondrán pequeñas puertas o rampas unidireccionales para permitir la salida de los animales que puedan encontrarse dentro.

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

5. Medidas para la prevención del ruido en áreas habitadas y en zonas de interés faunístico

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación, especialmente en las edificaciones situadas en el entorno del enlace de Noblejas (puntos kilométricos 5+800 a 6+500), en las proximidades del enlace de Villarrubia de Santiago (puntos kilométricos 11+700 a 12+500), en las proximidades del enlace de Santa Cruz de la Zarza (puntos kilométricos 29+500 a 30+200), entre los puntos kilométricos 40+500 a 41+000 y en las viviendas diseminadas a lo largo del trazado.

En las proximidades de zonas habitadas donde no haya duplicación de calzada (variantes de Noblejas, Villarrubia de Santiago, Santa Cruz de la Zarza y zonas habitadas entre el punto kilométrico 40+500 y el final del trazado), con objeto de disminuir el impacto acústico y la intrusión visual, el trazado discurrirá, siempre que sea técnicamente viable, en desmonte. Donde no sea posible, se dispondrán caballones de tierra que aislen la carretera de estas zonas.

El estudio acústico citado determinará la necesidad de desarrollar las medidas de protección acústica propuestas por el estudio de impacto ambiental y, en su caso, las características de dichas medidas.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la autovía serán los siguientes, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 65 dB (A).
Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 75 dB (A).
Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 75 dB (A).

En cuanto a zonas hospitalarias, centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas, se deberá garantizar que la actividad a la que estén destinadas no sufran alteraciones por motivos acústicos.

Zonas de interés faunístico (puntos kilométricos 2+000 al 43+000):

Leq (veinticuatro horas) h) menor que 60 dB (A).

Medidas a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros.

En caso de adoptarse medidas de protección acústica, éstas deberán estar detalladas y valoradas, especificando en cada caso la disminución de la inmisión acústica prevista. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de revisión de las medidas mitigadoras realizadas.

6. Medidas de protección del patrimonio histórico y artístico

El proyecto de construcción incorporará un plan de prospección arqueológica de la franja de ocupación de la nueva infraestructura, de

los caminos de acceso y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares y vertederos.

Este plan de prospección arqueológica se redactará en coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, y contará con su aprobación explícita. Deberá prestar especial atención a la zona de potenciales restos arqueológicos situada entre los puntos kilométricos 3+000 y 4+000, aproximadamente, del trazado del estudio informativo, adaptado según lo dispuesto en la condición 1, y al yacimiento arqueológico de la Necrópolis de Esterilla, próximo a la población de Santa Cruz de la Zarza, identificado en el estudio de impacto ambiental.

Aún así, se deberá incluir en el pliego de prescripciones técnicas particulares del proyecto de construcción una serie de medidas preventivas de la actividad de obra y, en su caso, correctoras, orientadas a la conservación de la zona arqueológica situada entre los puntos kilométricos 3+000 y 4+000 y al yacimiento arqueológico de la Necrópolis de Esterilla, extremando las precauciones en sus cercanías.

La realización de una campaña de sondeos con metodología arqueológica, previa a las obras, y la presencia de un Arqueólogo durante la fase de movimiento de tierras serán obligatorias.

En todo caso, con el resultado de las prospecciones anteriormente indicadas, el proyecto de construcción incorporará un programa, elaborado en consulta con el referido órgano competente de la Comunidad Autónoma, de protección del patrimonio histórico y arqueológico, compatible con el plan de obra.

Asimismo, se tendrán en cuenta en los proyectos de trazado y construcción las vías pecuarias afectadas, especialmente la Cañada Soriana Oriental, asegurando su continuidad y garantizando el tránsito ganadero, para lo cual se proyectarán los pasos subterráneos necesarios de dimensiones suficientes para que la luz natural los ilumine.

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

Se redactará un proyecto de medidas contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, de acuerdo con lo propuesto en el capítulo 5, «Medidas correctoras», del estudio de impacto ambiental. El citado proyecto deberá dedicar especial atención a la ejecución de los desmontes y terraplenes de mayor altura, especialmente a los terraplenes de los enlaces de Ocaña, N-301, Noblejas, Villarrubia de Santiago, Santa Cruz de la Zarza y N-III, y en el cruce sobre el ferrocarril Madrid-Cuenca.

También se incluirán las medidas para la protección de los cauces de los cursos de agua, de los arroyos existentes, así como de los afluentes de todos ellos; la revegetación de taludes en desmontes y terraplenes; la delimitación y recuperación de los terrenos a utilizar para situar escombreras y vertederos, para tránsito de maquinaria, para almacén de materiales, plantas de hormigonado, asfaltado y parque de maquinaria; y la localización y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamo, indicando los volúmenes a extraer en cada caso.

Además se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Se utilizarán como zonas de préstamos para extracciones de áridos canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

Los vertederos permanentes y temporales de tierras procedentes de la excavación se situarán en zonas de mínima afección biológica y paisajística y de poco interés natural, utilizándose preferentemente las de actividades extractivas abandonadas. En ningún caso se utilizarán zonas cercanas a los cursos de agua.

Una vez definida la ubicación y dimensiones de los vertederos permanentes, se realizará un proyecto de restauración, con objeto de no alterar las características naturales del terreno, o mejorarlas en las zonas de extracción donde éstas hubieran sido ya transformadas. Los trabajos de adecuación morfológica, revegetación y reforestación de estas zonas formarán parte del proyecto de restauración y serán incluidos y presupuestados en el proyecto de construcción.

Las zonas de vertederos permanentes vendrán definidas completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental, solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la medida de lo posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán a su estado natural anterior al proyecto, salvo los que tengan una utilidad permanente, que, a estos efectos, tendrá que venir convenientemente especificada en el proyecto de construcción.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

8. *Medidas compensatorias de la afección producida sobre la IBA número 193 «Tarancón-Ocaña-Corral de Almaguer» por la autovía Ocaña-Tarancón*

La existencia en la zona del proyecto del Área Importante para las Aves, IBA número 193 «Tarancón-Ocaña-Corral de Almaguer», llanura entre las provincias de Toledo y Cuenca, importante para la cría de aves esteparias, como Avutarda, Sisón común, Ganga ortega y Ganga ibérica, con invernada de Milano real, presencia de aves acuáticas en las lagunas endorreicas y cría de Aguilucho lagunero, dará lugar a la definición de una serie de medidas destinadas a garantizar su integridad y a compensar las afecciones a las especies de aves esteparias de interés:

Previamente al inicio de las obras:

Se realizará una localización concreta de los lugares de nidificación de las aves esteparias con presencia en la zona: Avutarda común, sisón común, ganga común, ortega, y aguilucho cenizo.

Se valorarán las poblaciones de estas especies y se determinará su sensibilidad a las perturbaciones por las obras: Época o épocas más sensibles y distancia a la que podrían resultar perturbadas por las voladuras u otras labores durante la construcción de la autovía.

En función de los estudios y prospecciones de campo realizados, se delimitarán las zonas de obras y se fijarán las épocas concretas en las que procederá limitar en el tiempo la realización de voladuras u otras actividades perturbadoras para la fauna.

De acuerdo con los resultados de estos estudios previos, se diseñará un plan de seguimiento detallado en cuanto al espacio y al tiempo.

Durante la fase de construcción:

Se realizará un seguimiento del efecto de las obras sobre las aves esteparias, con especial atención a los enclaves sensibles previamente establecidos.

Teniendo en cuenta los resultados de este seguimiento, se podrán modificar las prescripciones, bien sea haciéndolas más restrictivas, si se observan perturbaciones mayores de las esperadas o con efectos a mayor distancia, o por el contrario, con menores limitaciones, si se comprueba que no se producen las perturbaciones esperadas.

Creación y restitución de hábitats. Si como resultado de los estudios realizados se comprobara la afección directa a los enclaves sensibles previamente establecidos, se llevarán a cabo acciones encaminadas a minorar el impacto de esta afección a los hábitats. Por lo tanto, en el caso de que el nuevo viario interceptara zonas utilizadas para la nidificación por las aves esteparias, deberá compensarse la afección con la disposición de otras zonas de igual o mayor superficie, alejadas de la zona de influencia de la autovía, con el mismo tipo de cultivo, de tal forma que se potencie el desarrollo de nuevas nidadas.

Otras medidas de compensación que deberán adoptarse y que tienen por objeto la mejora de los hábitats faunísticos son:

Instalación de salvapájaros en los tendidos eléctricos que atraviesan el trazado de la autovía.

Adquisición de los terrenos dedicados al vertido de los excedentes de tierra de la construcción de la infraestructura y posterior restauración de los mismos.

Seguimiento de las poblaciones de aves esteparias de la IBA número 193, analizando la evolución de la población y definiendo, en función de los resultados, actuaciones concretas a desarrollar.

9. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Los informes deberán ser remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental por la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una Dirección Ambiental de Obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental, y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en la fase de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- a) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.
- b) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre las medidas de protección y conservación de los suelos y de la vegetación realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 2.

Informe de las medidas de protección a la hidrología realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección a la fauna realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 4.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 5.

Informe sobre la prospección arqueológica y medidas de protección realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 6.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre las medidas destinadas a garantizar la integridad y a compensar las afecciones a las especies de aves esteparias de interés realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

- c) Anualmente y durante un plazo de tres años a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe, visado por el órgano competente en materia de conservación de la naturaleza de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, de las afecciones a las aves esteparias a que se refiere la condición 4, y un informe sobre las medidas de protección de la fauna terrestre realizadas, para lo cual se establecerá un programa de seguimiento que permita comprobar el funcionamiento de las mismas.

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas habitadas y de interés faunístico, a que se refiere la condición 5 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado, la evolución y la eficacia de las medidas correctoras adoptadas para la recuperación, restauración, integración de la obra y de defensa contra la erosión, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre la aplicación y eficacia de las medidas compensatorias destinadas a garantizar la integridad de las especies de aves esteparias de interés a que se refiere la condición 8.

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

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

10. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto establece, así como los siguientes informes y proyectos:

Proyecto de adaptación del trazado en planta y alzado, a que se refiere la condición 1.

Proyecto de tratamiento de las aguas residuales, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.2, así como el programa de seguimiento analítico de las aguas previsto.

Proyecto de tratamiento para los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión, procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.3.

Proyecto de los pasos de fauna, a que se refiere la condición 4.

Proyecto de las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas, a que se refiere la condición 5.

Programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, a que se refiere la condición 6.

Proyecto de medidas para la defensa de la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 7.

Proyecto de medidas compensatorias de la afección producida a la IBA número 193 «Tarancón-Ocaña-Corral de Almaguer», a que se refiere la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 9.

En la redacción del proyecto de construcción se incluirá un anejo denominado «Análisis ambiental», en el que se incluirán todos los aspectos relacionados con el cumplimiento de esta declaración de impacto ambiental, y en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales. En él se incluirá el proyecto y presupuesto de las medidas correctoras necesarias y compensatorias que se deriven de las condiciones establecidas en la presente declaración de impacto ambiental.

11. Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración figurarán en la memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los costes derivados del programa de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 7 de junio de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Delegación del Gobierno en Madrid	—
Presidencia de la Comunidad de Madrid	—
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha	—
Presidencia de la Junta de Castilla-La Mancha	—
Confederación Hidrográfica del Tajo	X
Confederación Hidrográfica del Júcar	—
CEDEX	—
Instituto Tecnológico Geominero de España	X
Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid	—
Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad de Madrid ..	—
Instituto Regional de Educación, Sanidad y Bienestar Social (Madrid)	X
Diputación Provincial de Toledo	—
Dirección Territorial del MOPT (Toledo)	—
Consejería de Agricultura de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Agua y Calidad Ambiental de Castilla-La Mancha	—
Dirección General de Medio Ambiente Natural de Castilla-La Mancha	—
Ayuntamiento de Toledo	—
Ayuntamiento de Cabezaesada	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Santa Cruz de la Zarza	-
Ayuntamiento de Caudilla	-
Ayuntamiento de Lillo	-
Ayuntamiento de Corral de Almaguer	-
Ayuntamiento de Albarral de Tajo	-
Ayuntamiento de Villanueva de Bogas	-
Ayuntamiento de Tembleque	-
Ayuntamiento de Villamiel de Toledo	-
Ayuntamiento de Olías del Rey	-
Ayuntamiento de Mocejón	-
Ayuntamiento de Cañete	-
Ayuntamiento de Yepes	-
Ayuntamiento de Ocaña	-
Ayuntamiento de Villatobas	-
Ayuntamiento de Villasequilla de Tobas	-
Ayuntamiento de Huerta de Valdecarábanos	-
Ayuntamiento de La Guardia	-
Ayuntamiento de Polán	-
Ayuntamiento de Sonseca	-
Ayuntamiento de Ajofrín	-
Ayuntamiento de Orgaz	-
Ayuntamiento de Mora	-
Ayuntamiento de Aranjuez	-
Ayuntamiento de Villar de Cañas (Cuenca)	-
Ayuntamiento de Zafra de Zánchara	-
Ayuntamiento de Villar de Naharros	-
Ayuntamiento de Almodros	-
Ayuntamiento de Acebrón	-
Ayuntamiento de Fuente de Pedro Naharro	-
Ayuntamiento de Horcajo de Santiago	X
Ayuntamiento de Tarancón	-
Ayuntamiento de Honrubia del Campo	-
Ayuntamiento de Alcázar del Rey	-
Ayuntamiento de Archilla	-
Ayuntamiento de Fuentanava de Jábaga	-
Asociación Naturalista de Defensa de Castilla-La Mancha	-
Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural (ACMADEN)	X
Colectivo Excursionista de Valencia	-
ESPARVEL	-
ARDEIDAS	-
COMADEN	-
La Casa Verde	-
Fondo del Patrimonio Natural Europeo	-
Área de Contaminación Atmosférica. Majadahonda (Madrid)	-
Instituto de Acústica del CSIC	X
Cátedra de Ingeniería Ambiental. Universidad P. de Madrid	-
Cátedra de Planeamiento Urbanístico. Universidad P. de Madrid	-
Don Carlos Morla Juaristi	-
CODA	-
AEDENAT	X
FAT	-
ADENA	-
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	X

El contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Tajo señala que será necesario cuidar especialmente los cruces de los cauces, de forma que se les afecte lo menos posible, y restaurar el entorno una vez ejecutadas las obras. En este sentido, es importante que los pasos sobre los ríos respeten las zonas de servidumbre de éstos. En los tramos en que la traza discurre paralela a los ríos, deberán mantenerse los mismos tratamientos y condiciones.

El Instituto Tecnológico Geominero de España considera que lo más idóneo sería optar por realizar el proyecto en el Corredor Norte y procurando aprovechar los trazados ya existentes (N-400 y N-403), prestando especial atención a minimizar los impactos sobre áreas de interés ambiental (especialmente los sotos y carrizales del río Tajo, el carrizal de Villamejor, y las riberas de los ríos Cigiela y Júcar).

Recuerda que para la apertura de canteras y préstamos ha de cumplirse lo dispuesto en el Real Decreto 2994/1982, de 15 de octubre, sobre restauración de espacios naturales afectados por actividades mineras.

La Diputación Provincial de Toledo indica que no se afectará directa o indirectamente a ningún elemento del patrimonio histórico-artístico o zona de interés cultural. Manifiesta que el corredor sur tiene menor impacto ambiental.

La Consejería de Agricultura de Castilla-La Mancha considera imprescindible tener presente, entre otras, las siguientes zonas de interés faunístico:

1. Fuente de Pedro Naharro.
2. Villamayor de Santiago-Pozorrubio de Santiago-Horcajo de Santiago.
3. Torrubia del Campo-Uclés-Almendros.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de Castilla-La Mancha indica que en el estudio de impacto ambiental deberá incluirse el estudio del patrimonio histórico-artístico y arqueológico de la zona afectada por las obras, para lo cual será necesaria la realización de prospecciones arqueológicas por un técnico que deberá estar autorizado por esa Dirección General.

El Ayuntamiento de Horcajo de Santiago señala que, una vez examinado el proyecto, dentro de su término municipal no se perjudicará en nada el aspecto ambiental ni ecológico, por lo que acuerda informar favorablemente el proyecto de autovía de Castilla-La Mancha en lo que afecta a su paso por Horcajo de Santiago.

La Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural (ACMADEN) recomienda que el proyecto se desestime en beneficio de otras necesidades más perentorias para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. En el caso de que se lleve a efecto la construcción de la autovía, entiende como opción más lógica, menos impactante y probablemente más económica el desdoblamiento de las carreteras ya existentes en el trayecto Maqueda-Torrijos-Toledo-N-IV-Ocaña-Tarancón-Cuenca.

Señala una serie de zonas de interés natural en toda la autovía que se verían afectadas por el proyecto, entre ellas las estepas cerealistas de La Mancha (opción Sur), importante extensión de zonas de extraordinaria abundancia de avutarda y otras aves esteparias, que abarca principalmente una amplia banda en toda la margen izquierda de la actual N-IV, entre Ocaña y Madridejos, pero también tiene un importante sub-núcleo en la margen derecha, entre Tembleque y Villanueva de Bogas.

El Instituto de Acústica del CSIC señala que el documento presentado carece de referencias sobre la componente acústica. El análisis de alternativas deberá contemplar la incidencia acústica de las acciones temporales y permanentes sobre los núcleos de población y sobre las zonas faunísticas de interés.

La Asociación Ecologista AEDENAT se manifiesta en contra de esta infraestructura de transporte de gran capacidad.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) manifiesta que con las alternativas planteadas para el tramo Ocaña-Tarancón se podría afectar al Área Importante para las Aves número 193 «Tarancón-El Hito-Corral de Almaguer». También se puede afectar a zonas esteparias y a las áreas mejor conservadas de la fauna asociada a los tramos altos de los ríos de la cuenca del Guadiana.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y de sus alternativas

El estudio informativo de la autovía de Castilla-La Mancha: Unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca divide el territorio en dos grandes zonas (I y II), separadas claramente por la autovía N-III. Dichas zonas son las siguientes:

- Zona I: Desde Maqueda, en la N-V, hasta Tarancón, en la N-III.
Zona II: Desde Tarancón, en la N-III, hasta Cuenca capital.

La zona I, a su vez, se subdivide en los tres tramos siguientes: Tramo I, de Maqueda a Toledo; tramo II, de Toledo a Ocaña, y tramo III, de Ocaña a Tarancón.

Dentro de la zona I (casi en su totalidad en la provincia de Toledo), se establecen dos corredores (norte y Sur), tomando como referencia Toledo capital, que abarcan los tres tramos en dirección oeste-este.

El corredor norte comprende las alternativas siguientes:

Alternativa 1 (Toledo norte):

Comienza esta alternativa en el enlace con la N-V al sur de Maqueda, para continuar con dirección este hacia el cruce del río Guadarrama. Pos-

teriormente atraviesa la N-401, a unos 3 kilómetros al norte de Olías del Rey, para continuar en dirección sureste hacia la vega del Tajo, en donde se produce el cruce con el tren de alta velocidad (AVE Madrid-Sevilla) y a continuación con el río Tajo, en un punto de intersección de dos líneas de ferrocarril y la N-400. En las proximidades de este punto se conecta con la alternativa 3 (sur-norte), comenzando desde aquí un tramo común para ambas alternativas 1 y 3.

Una vez cruzado el río Tajo, la alternativa se dirige con dirección este hacia la Mesa de Ocaña, atravesando el arroyo de Martín Román y el ferrocarril Aranjuez-Alcázar de San Juan. Continúa el trazado discurrendo por terrenos llanos al sur de Ocaña, en donde se proyecta un enlace con la N-IV, para continuar hacia el norte de Villatobas, en donde la alternativa se aproxima a la línea del ferrocarril y a la propia N-400 en un pequeño tramo entre las poblaciones de Villarrubia de Santiago y Santa Cruz de la Zarza. Finalmente, se dirige hacia el último enlace con la N-III a unos 5 kilómetros al sur de Tarancón, una vez cruzado el río Riansares, por terrenos ondulados pertenecientes ya a la provincia de Cuenca.

Alternativa 3 (Toledo sur-norte) y acceso a Toledo:

Esta alternativa 3 es común a la alternativa 2 (del corredor sur) hasta el cruce con el arroyo de Guajaraz. Una vez cruzado dicho arroyo, se dirige hacia el norte de las poblaciones de Argés y Cobisa, continuando hasta su enlace con la N-401, de donde partiría el acceso a Toledo por el desdoblamiento de dicha carretera. Finalmente, una vez atravesada la C-400 y los arroyos de Villaescusa y Valdecabras, se aproxima a la actual N-400, en donde se produce el cruce con el AVE Madrid-Sevilla y el río Algodor, antes de su conexión con la alternativa 1, para continuar por un tramo común con dicha alternativa hasta su enlace final con la N-III.

Desdoblamiento norte:

Comienza esta alternativa en el enlace con la N-V, en las proximidades de Maqueda, continuando por el desdoblamiento de la N-403. En las proximidades del cruce del río Guadarrama esta alternativa plantea dos variantes; una, continuando por la N-403 hasta la conexión con la ronda norte de Toledo, y otra, por el desdoblamiento de la carretera local a Bargas y Mocejón, en donde se enlaza con la alternativa 1 hasta el cruce con el río Tajo, en las proximidades de la conexión con la N-400. La variante por Toledo, una vez cruzado el río Guadarrama, se dirige hacia la conexión de la ronda de Toledo. Al final de dicha ronda conecta con la N-400 muy cerca de la línea del ferrocarril a Toledo, para continuar por el desdoblamiento de esta carretera, atravesando los arroyos de Villaescusa, Valdecabras, el AVE Madrid-Sevilla y el río Algodor, en cuyas proximidades se uniría con la variante por Bargas, antes indicada.

Desde la conexión de las dos variantes (por Bargas y por Toledo) el desdoblamiento continúa por la N-400 hasta el cruce con la N-IV por terrenos del término municipal de Aranjuez. Discurre aquí el trazado paralelo a la vega del Tajo y al ferrocarril hasta las proximidades de la variante de la Colonia Iberia, una vez cruzado el arroyo de Martín Román por una pequeña zona denominada Carrizal de Villamejor, atravesada ya actualmente por la N-400. Continúa esta alternativa aprovechando 10,7 km de la N-IV hasta la actual variante de Ocaña, en donde enlazaría con dos variantes muy próximas, las de Noblejas y Villarrubia de Santiago, para seguir mediante un trazado muy suave hasta su enlace final con la N-III en la variante Tarancón. En todo este tramo Ocaña-Tarancón el desdoblamiento se sitúa muy próximo al ferrocarril con dirección a Cuenca. Además de las variantes mencionadas, se proyecta la de Santa Cruz de la Zarza.

El corredor sur comprende las alternativas siguientes:

Alternativa 2 (Toledo sur) y acceso a Toledo:

Esta alternativa se inicia en el mismo punto que la alternativa 1, al sur de Maqueda. Cruza el río Tajo en las cercanías del embalse de Castrejón, a una distancia de unos 2 kilómetros de la cola del embalse, dirigiéndose a continuación hacia el norte de Guardamur y del siguiente embalse de Guajaraz, en las proximidades de la población de Argés. Después de conectar con la N-401 en Toledo capital, la alternativa se dirige en dirección este hacia el cruce del arroyo de Valdecabras y del tren de alta velocidad Madrid-Sevilla, al norte de Mascaraque. Continúa después hacia su conexión con la N-IV a unos 4 kilómetros al sur de La Guardia, una vez cruzado el río Algodor y el ferrocarril.

El trazado continúa por el norte de las poblaciones de Lillo y Corral de Almaguer, en donde se produce el cruce con la N-301. A partir de este punto la alternativa discurre paralela al río Riánsares en unos 17 kilómetros con dirección noroeste hasta el cruce con dicho río, para diri-

girse después hacia su intersección con el río Bedija en las proximidades de El Acebrón. Finalmente el trazado, con dirección este, se acerca a su conexión con la N-III, 3 kilómetros al sur de Villarrubio, por terrenos algo más accidentados, ya en la provincia de Cuenca.

Desdoblamiento sur:

Esta alternativa es común a la alternativa desdoblamiento norte hasta la conexión de la ronda de Toledo con N-400. Desde el enlace con la C-400 se desdobra hasta la población de Mora; se proyectan en este tramo cuatro variantes: Nambroca, Almonacid de Toledo, Mascaraque y Mora, y se cruzan los arroyos de Villaescusa y Valdecabras. El trazado discurre en variante entre las poblaciones de Mascaraque y Mora, y continúa hasta su conexión con la C-402, discurrendo próxima a la misma desde el cruce del río Algodor hasta la variante de Tembleque, en donde se producirá la conexión con la N-IV. Desde la población de Tembleque comienza el desdoblamiento de la C-302 hasta Horcajo de Santiago, realizándose las variantes de El Romeral, Lillo, Corral de Almaguer (conexión con la N-301) y Cabeza-mesada. Desde la población de Horcajo de Santiago continúa con el desdoblamiento de la carretera local hasta Torrubiá del Campo, en donde se enlaza con el tramo final de la alternativa 2 (Toledo sur) hasta su conexión con la N-III al sur de Villarrubio, atravesando terrenos algo más accidentados.

El estudio informativo, una vez realizadas todas las valoraciones, presentadas en las matrices correspondientes, considera que para la zona I (Maqueda-N-III), y dentro de ella para el tramo Ocaña-Tarancón, la opción seleccionada es la denominada «Desdoblamiento norte».

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental describe y analiza las alternativas planteadas como solución para la autovía de Castilla-La Mancha, en la que queda comprendido el tramo entre Ocaña y Tarancón.

En una primera fase, el estudio analiza el proyecto y describe el medio físico-biocenótico y socioeconómico en su estado preoperacional. Posteriormente, en una segunda fase, realiza un análisis comparado de los impactos producidos por la actuación, para conseguir la selección de la alternativa de impacto mínimo. Finalmente se lleva a cabo una propuesta de medidas correctoras y un plan de vigilancia ambiental. Además incluye un reportaje fotográfico y dos anejos, uno de inventario faunístico y otro de patrimonio histórico-artístico, así como el correspondiente documento de síntesis.

Las alternativas planteadas y analizadas son: Alternativa 1, alternativa 2, alternativa 3, desdoblamiento norte y desdoblamiento sur.

La descripción del medio físico contempla el marco geográfico (el ámbito de estudio se encuentra incluido en la submeseta sur peninsular, comarca de La Mancha, discurrendo todos los corredores contemplados por las provincias de Toledo y Cuenca, excepto un pequeño tramo que se adentra en la Comunidad de Madrid, término municipal de Aranjuez); el relieve (que comprende la llanura manchega, la plataforma de Toledo, y la mesa de Ocaña); la geología, la climatología, la hidrología superficial (cuencas del Tajo y del Guadiana) y la subterránea. Asimismo se ha realizado un análisis de la edafología del área de estudio.

En el medio biológico se analiza la vegetación y la productividad potencial forestal, distinguiendo tres series de vegetación (*serie supramediterránea silicícola de «Quercus rotundifolia faciación» con «Retama sphaerocarpa», serie mesomediterránea manchega y aragonesa basófila de «Quercus rotundifolia» o encima, y serie lusoestramadurensis silicícola de «Quercus rotundifolia»*) y la vegetación real, donde destacan los cultivos agrícolas, las formaciones de bosque mediterráneo, la vegetación de ribera, la halófila, los pinares y el matorral mediterráneo y pastizal.

Las áreas de mayor interés ambiental se corresponden con los espacios de los llanos de Tembleque-La Guardia y el área de Tarancón-El Hito-Corral de Almaguer. En cuanto a las grandes unidades de paisaje, destacan las siguientes: La Mancha Toledana y Conquense, extensa unidad que abarca desde la depresión del Tajo hasta la Serranía Media de Cuenca y presenta escasos relieves y una red hidrográfica poco significativa, destacando los sistemas lagunares inmersos en los campos de secano. Los llanos de la Mesa de Ocaña, que se levantan al norte de la provincia de Toledo, de tipología sedimentaria, se apoyan en suelos margo-yesíferos que sólo permiten una agricultura de secano. Destacan las zonas húmedas del Arroyo Cedrón en los llanos de La Guardia, y las lagunas de Lillo y el Altillo, que forman parte de un gran conjunto de lagunas salinas de tipo endorreico. Las lagunas del Longar de Lillo y del Hito están consideradas como zonas húmedas de importancia nacional.

Se analiza y valora la fauna del entorno del proyecto que se localiza en las zonas húmedas, en las áreas agrícolas (cereal, encinar y coscojar adehesado, pastos y olivar), zonas de aprovechamiento de secano, proximidades de las riberas, bosques mediterráneos, bosques de coníferas, montes y matorral. Las principales áreas de interés faunístico se corresponden con los llanos de Tembleque-La Guardia (zona importante para la avutarda, con una población de varios cientos de individuos, y presencia de sisón, ganga común, etc.), y el área de Tarancón-El Hito-Corral de Almaguer (con rapaces y especies típicas de La Mancha cerealista, con un mínimo de 240 individuos de avutarda, presencia de alondra Dupont, sisón, y probablemente alcaraván).

El estudio analiza el sistema demográfico y el económico, así como el sistema cultural, identificando los elementos del patrimonio arqueológico, arquitectónico y las vías pecuarias (Cañada Soriana Oriental).

Finaliza la descripción del área de estudio con el análisis de la red viaria existente (carreteras y ferrocarriles) y de las infraestructuras y dotaciones (redes de abastecimiento y saneamiento, red de residuos sólidos, sanidad y educación). Además, acompaña un reportaje fotográfico como anexo.

El estudio incluye un análisis comparado de los impactos que se producen con la actuación para seleccionar la alternativa mejor medioambientalmente. Se analizan las características de trazado de las alternativas propuestas y los movimientos de tierras (necesidad de vertederos y canteras, así como su localización), la afección a la hidrología superficial, el efecto barrera, el tráfico esperado y el nivel de servicio, las molestias a las poblaciones cercanas, los servicios afectados así como la superficie ocupada por la autovía, la afección al patrimonio histórico-artístico y la aceptación social. Los impactos detectados se caracterizan mediante una matriz causa-efecto.

Una vez descritos los impactos recogidos en las matrices, el estudio realiza una valoración ponderada de las afecciones sobre cada elemento del medio mediante la asignación de un coeficiente de importancia. El orden de opciones según el impacto global da como resultado que para el tramo Ocaña-Tarancón la alternativa seleccionada es la denominada «Desdoblamiento norte».

Algunas de las medidas correctoras generales contempladas en el estudio son: Riego de superficies durante la construcción, restitución de cauces interceptados, drenaje longitudinal y transversal adecuado, control del uso de fundentes y herbicidas en las labores de mantenimiento, protección de ejemplares de la flora de gran talla o interés, realización de taludes con la menor inclinación posible, establecimiento del suficiente número de pasos para la fauna, etc. Como medidas correctoras particulares se incluyen: retirada y conservación de la capa de tierra vegetal, revegetación de taludes en desmonte y terraplén, plantaciones, instalación de barreras y pantallas vegetales donde proceda, restauración de las áreas de vertederos y préstamos, etc.

El plan de vigilancia ambiental durante la fase de construcción consistirá en el control de las zonas de préstamos y de los vertederos, control en la procedencia del agua necesaria en las obras y en su vertido, control de fuegos innecesarios, control arqueológico realizando las prospecciones que sean necesarias, protección de áreas o ejemplares vegetales singulares y vigilancia de la no invasión de cauces. Durante la fase de explotación se realizarán mediciones periódicas de niveles de ruido y de contaminación atmosférica, control de la calidad de las aguas de los cursos hídricos afectados y del funcionamiento hidráulico de las estructuras y obras de fábrica, verificación del estado de las plantaciones y el control de la erosión, y por último, mantenimiento de las plantaciones mediante riego, poda, claro, tratamientos fitosanitarios, etc.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

Dirección General de Medio Ambiente Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha.

Confederación Hidrográfica del Tajo.

Dirección General de Carreteras, Obras Hidráulicas y Transportes de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Castilla-La Mancha.

Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias. Ministerio de Fomento.

Diputación Provincial de Toledo.

Ayuntamiento de Tembleque.

Ayuntamiento de El Romeral.

Ayuntamiento de Ocaña.

Ayuntamiento de Corral de Almaguer.

Ayuntamiento de Horcajo de Santiago.

Ayuntamiento de Tarancón.

Don Antonio del Águila Goicoechea.

Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones relativas al tramo Ocaña-Tarancón son las siguientes:

La Dirección General de Medio Ambiente Natural de la Junta de Castilla-La Mancha considera que la solución menos impactante es la que utiliza los ramales actuales de las carreteras N-403 y N-400, denominados desdoblamientos.

Asimismo, considera que el estudio informativo debería haber incluido las siguientes áreas de interés ambiental:

Área esteparia entre Ocaña, Dos Barrios y Villatobas.

Yesares de la margen izquierda del Tajo en Santa Cruz de la Zarza, Villarrubia de Santiago, Noblejas y Ocaña.

Área esteparia entre Villatobas, Santa Cruz de la Zarza y Villarrubia de Santiago.

Señala que en el estudio la ubicación de la afección a las vías pecuarias ha sido mínima. Relaciona las zonas de interés ambiental que deberán añadirse y las afecciones más destacables del trazado seleccionado. Manifiesta que la preservación de la zona del Salobral de Ocaña es estrictamente necesaria, siendo preciso que el desdoblamiento de la N-400 se efectúe sin alterar este enclave. Considera ambientalmente inadmisibles la localización en esta zona de un área de servicio que ocupe parte del Salobral.

La Confederación Hidrográfica del Tajo indica que se deberá dar capacidad de desagüe para las avenidas extraordinarias a todos y cada uno de los ríos y arroyos atravesados por la traza, así como guardar las distancias de seguridad necesaria en las presas de los embalses que se encuentran próximos al trazado de la nueva autovía.

La Dirección General de Carreteras, Obras Hidráulicas y Transportes de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Castilla-La Mancha solicita incluir dentro de la alternativa propuesta la variante identificada como «Variante N-IV», desarrollada en la adenda al presente estudio informativo, puesto que supone el acortamiento en 1 kilómetro sobre la solución de utilizar la actual autovía N-IV, independizando los tráficos generados en ambos corredores y mejorando los niveles de servicio.

Por otro lado, y ante la incidencia negativa en el actual planeamiento y desarrollo urbanístico de la variante propuesta para el núcleo de Ocaña, propone el estudio de soluciones que compatibilicen dicho desarrollo urbanístico con la necesaria adecuación de las infraestructuras existentes y las futuras, evitando el estrangulamiento de esta población.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento señala que la solución propuesta cruza, en los puntos kilométricos 7+700 y 26+100 del tramo Ocaña-Tarancón, la línea ferroviaria Aranjuez-Cuenca-Utiel mediante sendos pasos sobre el ferrocarril. En el punto kilométrico 13+500 se proyecta un enlace, cuyos ramales invaden la zona de servidumbre de la mencionada línea. En el punto kilométrico 28+400 la autovía proyectada intercepta la línea férrea abandonada Santa Cruz de la Zarza-Villacañas (que ha sido desahogada), sin que se proyecte ninguna obra de paso.

La alegación señala las interferencias de las demás soluciones con las líneas férreas existentes. Finalmente, enumera las siguientes conclusiones:

1. Se consultará a la empresa Renfe para que indique los gálibos y cualquier otra limitación procedente.

2. Se consultará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental por si tuvieran previstas las transformaciones en «vías verdes» de las líneas férreas abandonadas o en desuso.

3. La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias deberá ser consultada durante la redacción de los respectivos proyectos y la construcción de los distintos tramos de la autovía, para verificar las interferencias, ya sean de gálibos, o por invasiones de líneas férreas existentes, en estudio, o en proyecto.

La Diputación Provincial de Toledo, aunque considera aceptable la solución propuesta en el estudio informativo, considera más conveniente para los intereses de la provincia no aprovechar el tramo de la N-IV desde la Casilla Dolores a Ocaña, por lo sobrecargado que ya se encuentra dicho tramo, y hacer una variante nueva que lo sustituya.

Considera más interesante la solución «Desdoblamiento sur», es decir, el desdoblamiento de las carreteras C-400, C-402 y C-302 por Toledo, Nambroca, Almonacid, Mora, Tembleque, El Romeral, Lillo y Corral de Almaguer.

El Ayuntamiento de Tembleque informa favorablemente el desdoblamiento sur (por Mora, Tembleque y Corral de Almaguer) por las siguientes consideraciones:

El coste es menor por ser desdoblamiento.

Daña menos al medio ambiente de la ribera del Tajo.

Al denominarse autovía de Castilla-La Mancha el trazado debe ubicarse lo más centrado posible en la misma y no próximo a otra Comunidad.

Tembleque se beneficiaría extraordinariamente de este trazado, favoreciendo su desarrollo industrial y socio-económico y el de toda la comarca.

El Ayuntamiento de El Romeral, en sesión celebrada el 10 de septiembre de 1997, adopta el acuerdo de apoyar el desdoblamiento sur, que pasaría por el término municipal de El Romeral. Argumenta que el coste sería mucho menor al apoyarse en una vía ya existente, conservaría la ribera del Tajo y, al pasar por el centro de la Comunidad Autónoma, beneficiaría a los pueblos más habitados de Castilla-La Mancha, y sería asimismo beneficioso para esta localidad.

El Ayuntamiento de Ocaña manifiesta que:

1. No se ha tenido en cuenta el plan parcial mesa de Ocaña, aprobado por la Comisión Municipal de Urbanismo en 1993.

2. No se ha tenido en cuenta la expansión residencial de Ocaña, reflejada en las normas subsidiarias y en sus distintas modificaciones.

3. Si se mantuviera el trazado a su paso por Ocaña, el impacto medioambiental en cuanto a ruidos sería grande, dada la densidad de vehículos prevista.

4. Tampoco se han compaginado las distintas entradas y nudos de los enlaces con el proyecto de la variante de la N-IV, entre la M-50 y la propia N-IV.

5. No se ha tenido en cuenta el campo de vuelo y su área de influencia.

Concluye su informe sugiriendo pequeñas modificaciones consistentes en salvar el polígono industrial y residencial, desplazando la variante 500 metros al sureste de Ocaña y realizar el proyecto conjunto de la autovía de Castilla-La Mancha con el proyecto de la R-4.

El Ayuntamiento de Corral de Almaguer, en sesión extraordinaria del día 10 de julio de 1997, adoptó el acuerdo de recomendar el desdoblamiento sur como la alternativa más ajustada a sus intereses, al ser la más próxima a Corral de Almaguer y la más barata, al utilizar la carretera existente.

El Ayuntamiento de Horcajo de Santiago considera que la alternativa seleccionada se opone a los intereses del municipio y de la comarca, en función del criterio de realizar un eje de comunicación para vertebrar y desarrollar la región, alegando que será el corredor sur la alternativa más ventajosa para el conjunto de Castilla-La Mancha, aunque sea a más largo plazo.

Crítica la alternativa propuesta en el estudio informativo planteando varios puntos negros en su itinerario respecto a seguridad vial: Uno en Ocaña, con el uso de un tramo de la N-IV, y otro en la N-III, con la utilización de vías colectoras en vez de ramales directos. Finalmente recomienda el desdoblamiento sur en los tramos II y III de la zona I.

El Ayuntamiento de Tarancón acuerda, en sesión plenaria del 14 de agosto de 1997, la conveniencia del trazado denominado desdoblamiento norte. Dicho trazado permite abrir una puerta a pueblos con comunicaciones muy deficientes, no siendo justificable, a su juicio, el menor coste de otras alternativas, teniendo en cuenta que las razones de la autovía se fundamentan en el desarrollo económico y social de la región afectada.

En relación con detalles sobre accesos a Tarancón, considera lo siguiente:

Es de vital importancia la conexión de la autovía con la N-400 en sus cruces a 2 kilómetros de Tarancón (puntos kilométricos 93+700 y 100) con vías de comunicación en las dos direcciones y mediante rotondas o raquetas de enlace en el punto kilométrico 91+700, en su intersección con la N-400. Existe una gran zona industrial perfectamente consolidada que necesita esta conexión para su inmediato desarrollo.

Es imprescindible conectar con la N-III, en la conexión de esta autovía con la A-3, hoy travesía de Tarancón, enlazando con las rotondas planteadas.

Don Antonio del Águila Goicoechea indica que es propietario de algunas tierras que se verán afectadas por la construcción de la autovía de Castilla-La Mancha, y que se opone terminantemente a la solución desdoblamiento norte en sus tramos 2 y 3. Alega que se creará un muro que aislará Ocaña de la campiña sur, además del incremento de tráfico, ruidos y gases, sin olvidar que ya permanece aislada en todo su término norte por la línea del ferrocarril.

MINISTERIO DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA

13348 *RESOLUCIÓN de 7 de julio de 2000, de la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información, por la que se efectúa la convocatoria del año 2000 para la concesión de las ayudas de los Programas Nacionales de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y de Sociedad de la Información y de la Acción Estratégica sobre Gestión Integrada del Transporte del Programa Nacional de Transportes y Ordenación del Territorio, dentro del Programa de Fomento de la Investigación Técnica (PROFIT), incluido en el Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (2000-2003).*

La Orden de 7 de marzo de 2000, modificada por la Orden de 13 de junio de 2000, establece las bases que regulan la concesión de ayudas del Programa de Fomento de la Investigación Técnica (PROFIT), incluido en el Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (2000-2003) («Boletín Oficial del Estado» de 9 de marzo de 2000). En dicho Plan Nacional se incluyen los Programas Nacionales de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y de Sociedad de la Información y la Acción Estratégica sobre Gestión Integrada del Transporte del Programa Nacional de Transportes y Ordenación del Territorio.

De acuerdo con lo previsto en los artículos 29, 53 y 56 de la mencionada Orden de 7 de marzo de 2000, modificada por la Orden de 13 de junio de 2000, estos Programas Nacionales y Acción Estratégica tienen los siguientes objetivos:

Programa Nacional de Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones: Fomento de los proyectos y actuaciones de investigación científica y desarrollo tecnológico que tengan por objeto:

- Mayor movilidad en las comunicaciones.
- Mayor ancho de banda.
- Mejora del acceso a la información en la red y de su gestión.
- Mayor funcionalidad y flexibilidad de los sistemas software.
- Creciente relevancia de los subconjuntos funcionales.

Programa Nacional de Sociedad de la Información: Fomento de la realización de proyectos de investigación científica y desarrollo tecnológico de sistemas y servicios tecnológicos avanzados de interés general para las empresas y los ciudadanos, en particular en el campo del comercio electrónico y de los servicios públicos avanzados.

Acción Estratégica sobre Gestión Integrada del Transporte del Programa Nacional de Transportes y Ordenación del Territorio.

Fomento de la realización de proyectos y actuaciones de investigación científica y desarrollo tecnológico que tengan por objeto:

- Desarrollo de modelos, procedimientos y tecnologías que transformen la intermodalidad en una alternativa real y económicamente viable.
- Incremento de la eficiencia del sector mediante herramientas y tecnologías que faciliten la gestión integrada y la toma de decisiones.

El procedimiento de concesión de las ayudas de los Programas Nacionales de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y de Sociedad de la Información y de la Acción Estratégica sobre Gestión Integrada del Transporte del Programa Nacional de Transportes y Ordenación del Territorio, queda excluido del régimen de concurrencia competitiva, dado que los proyectos y actuaciones que se contemplan en estos Programas Nacionales son de naturaleza heterogénea. Por ello, no resultaría adecuada la comparación en un único procedimiento de solicitudes referentes a proyectos o actuaciones muy diversos por su naturaleza. Asimismo, los plazos de presentación de solicitudes de ayuda para actuaciones favorecedoras de la participación en programas internacionales de cooperación en investigación científica y desarrollo tecnológico, son más amplios que los plazos que se establecen para las solicitudes de ayuda a los restantes tipos de proyectos o actuaciones, por lo que la comparación en un único procedimiento de estas actuaciones con los restantes proyectos o actuaciones impediría agilizar los plazos de resolución de las solicitudes y de su notificación a los interesados.

Teniendo en cuenta lo anterior y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65 y disposición final primera de la mencionada Orden de 7 de