

Esta Secretaría de Estado dispone la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del acuerdo que se transcribe como anexo a la presente Resolución.

Madrid, 4 de octubre de 2000.—El Secretario de Estado, Gabriel Elorriaga Pisarik.

#### ANEXO

Doña Yolanda Martínez Sevilla y don Juan José Blardony Molina, Secretarios de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad de Madrid, constituida por Acuerdo de 3 de octubre de 2000 y por el que se aprueban las normas de funcionamiento de esta Comisión.

#### CERTIFICAN:

Que en la reunión de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad de Madrid, celebrada el día 3 de octubre de 2000, se adoptó el siguiente Acuerdo:

1. De conformidad con las negociaciones previas celebradas para el estudio y propuesta de solución en relación con las discrepancias suscitadas sobre los artículos 10.3.a), 11.1, 11.2, 11.3, 30.1, párrafo segundo, y 32.1 de la Ley 9/2000, de 30 de junio, de Mutualidades de Previsión Social, la Comunidad de Madrid presentará ante la Asamblea de Madrid un proyecto de Ley de modificación de los citados artículos de la Ley 9/2000, de 30 de junio, de Mutualidades de Previsión Social, según la redacción acordada por ambas partes y que se adjunta como anexo al presente Acuerdo.

2. Que por el Ministro de Administraciones Públicas se comunique este acuerdo al Presidente del Tribunal Constitucional, antes del próximo 7 de octubre, a los efectos que se contemplan en el artículo 33.2 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional, de ampliación del plazo al Gobierno de la Nación para la interposición del recurso de inconstitucionalidad frente los artículos señalados de la Ley 9/2000, de 30 de junio, de Mutualidades de Previsión Social, así como insertar el presente acuerdo en el «Boletín Oficial del Estado» y en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid».

#### ANEXO

##### **Propuesta de modificación de la Ley 9/2000, de 30 de junio, de Mutualidades de Previsión Social**

##### Artículo 10.3.a).

Haber transcurrido, al menos, un plazo de cinco años desde la obtención de la autorización administrativa para realizar la actividad aseguradora y ser titular de una autorización válida en todo el espacio económico europeo.

##### Artículo 11.1.

La solicitud de autorización de ampliación de prestaciones se podrá dirigir a la Dirección General de Seguros o, en su caso, al órgano competente de la Comunidad Autónoma, y deberá ir acompañada de los documentos acreditativos del cumplimiento de los requisitos exigidos en el artículo precedente.

##### Artículo 11.2.

La autorización se concederá por el órgano competente de la Administración General del Estado por ramos, abarcando el ramo completo y la cobertura de los riesgos accesorios del mismo, tratándose de ramos de seguro distintos al de vida, o comprendido el ramo de vida y sus complementarios, si la autorización se concede para el ramo de vida. Dicha autorización se comunicará al órgano competente de la Comunidad Autónoma.

##### Artículo 11.3.

En todo lo demás, la autorización administrativa de ampliación de prestaciones se ajustará al régimen general de autorización administrativa previa para el ejercicio de la actividad aseguradora y permitirá el inicio del ejercicio de la actividad aseguradora en régimen de ampliación de prestaciones para los ramos autorizados. La autorización determinará la inscripción en el Registro administrativo correspondiente.

##### Artículo 30.1, párrafo segundo.

No obstante, en caso de pérdida sobrevinida de tales condiciones por la mayoría de sus componentes, será órgano necesario de la mutualidad de previsión social la Gerencia.

##### Artículo 32.1.

Los estatutos sociales de las mutualidades de previsión social deberán prever la Gerencia como órgano social. No obstante lo anterior, únicamente será necesaria su constitución efectiva cuando concurren las circunstancias referidas en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 30.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**18009** *RESOLUCIÓN de 31 de julio de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la línea ferroviaria de alta velocidad entre Córdoba y Málaga. Provincias de Córdoba, Sevilla y Málaga, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes 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 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 las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Ley 7/94, de 18 de mayo, de la Junta de Andalucía, de Protección Ambiental, establece en su artículo 11 la necesidad de someter al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental las actuaciones públicas o privadas, que se lleven a cabo en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que se hallen comprendidas en el anexo primero de la misma.

Conforme a dicha Ley, el estudio informativo de la línea ferroviaria de alta velocidad entre Córdoba y Málaga, realizado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, fue sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en el Decreto 292/95, que aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental. Por Resolución de 8 de octubre de 1998 del Director general de Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía se realizó la declaración de impacto ambiental del estudio informativo de la línea ferroviaria de alta velocidad entre Córdoba y Málaga, que fue publicada en el «Boletín Oficial de la Junta de Andalucía» de 8 de mayo de 1999.

Remitido por la Junta de Andalucía el estudio informativo al Ministerio de Fomento, el Servicio Jurídico del Departamento emitió informe indicando que, al tratarse de un proyecto de la Red Nacional integrada y, por tanto, competencia de la Administración General del Estado, la declaración de impacto ambiental debía formularse por el órgano ambiental de la Administración que debe autorizar el proyecto de obra, y no por la Junta de Andalucía.

Con fecha 30 de abril de 1999, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes aprobó la Orden de estudio para la adaptación al formato del Ministerio de Fomento del estudio informativo de la línea ferroviaria de alta velocidad entre Córdoba y Málaga elaborado por la Junta de Andalucía, asumiendo y utilizando los estudios y trabajos contenidos en dicho estudio informativo.

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.

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió con-

juntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado», en el «Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla», en el «Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba» y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Málaga», todos de fecha 31 de mayo de 1999.

En el anexo I se describen las características básicas del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo II.

Un resumen del resultado del trámite de Información Pública se acompaña como anexo III.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 29 de noviembre de 1999, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

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 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 efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la línea ferroviaria de alta velocidad entre Córdoba y Málaga. Provincias de Sevilla, Córdoba y Málaga:

### Declaración de impacto ambiental

Por la presente declaración de impacto ambiental se establece que la redacción del proyecto de construcción que desarrolle la opción alternativa 1, y la posterior ejecución y explotación, deberá cumplir lo especificado en el estudio de impacto ambiental y las siguientes condiciones:

#### 1. Protección de los servicios existentes

Durante la construcción y explotación de la nueva línea ferroviaria, se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola y la necesidad de autorización específica, según lo dispuesto en la Ley 3/95, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y en el Decreto 155/98, de 21 de julio, que aprueba su Reglamento. En la restitución de las vías pecuarias, se respetará el trazado primitivo y, cuando ello no sea posible por razones técnicas, se consultará al organismo competente de la Junta de Andalucía la restitución más conveniente de las vías pecuarias, que, en cualquier caso, deberá garantizar el tránsito en buenas condiciones. Todas las actuaciones relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial en el entorno de la nueva infraestructura se recogerán en el proyecto de construcción, identificando las afecciones definitivas, justificando las actuaciones de restitución y proyectando y presupuestando las soluciones alcanzadas.

#### 2. Prevención de la contaminación del aire

Con objeto de minimizar la emisión de partículas en suspensión procedente del movimiento de maquinaria y trasiego de tierras que pudieran afectar negativamente a la calidad del aire de los alrededores, se aplicarán riegos sistemáticos, cuya frecuencia dependerá de la sequedad del sustrato, en todos los viales de la obra. Los camiones de transporte de material deberán ir provistos de lonas que cubran la carga, para evitar la dispersión de la misma por el aire. Los primeros 100 metros de los caminos de acceso a la obra desde la(s) carretera(s) próxima(s) deberán ser asfaltados para minimizar la formación de nubes de polvo. Así mismo, se realizará un seguimiento diario de las emisiones de modo que se asegure el cumplimiento de lo indicado en el Decreto 74/1996, de 20 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Calidad del Aire.

El plan de vigilancia atmosférica se elaborará en consulta con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, y tendrá en cuenta, como mínimo, los siguientes aspectos:

Situación preoperacional y operacional.

La localización de los puntos de muestreo deberá ser representativa de la afección a núcleos de población y zonas habitadas, así como de todas aquellas de especial importancia ambiental, económica y cultural.

El número de puntos de muestreo será, al menos, de uno por kilómetro de trazado en cada zona de trabajo durante el período de obras y preoperacional.

Se realizarán determinaciones, tanto de partículas en suspensión, como sedimentables. Las mediciones de partículas sedimentables se realizarán mediante muestreos consecutivos de un mes de duración cada uno. La mediciones de partículas en suspensión se realizarán en períodos de muestreo consecutivos de veinticuatro horas de duración cada uno y se determinarán por el método gravimétrico.

La ubicación de los captadores seguirá los criterios de ubicación de estaciones reconocidos internacionalmente.

#### 3. Prevención del ruido

Se realizará, a nivel de proyecto, un estudio de previsión de los niveles sonoros en núcleos de población previsiblemente afectados por el nuevo trazado que se producirán, tanto en la fase de obras, como en la de explotación de la nueva línea ferroviaria. Se diseñarán las medidas correctoras que se deberán realizar, en su caso, para garantizar el cumplimiento de las prescripciones que sobre ruidos y vibraciones establece el título III del Reglamento de Calidad del Aire, Decreto 74/96, verificándose en fase de proyecto que los niveles admisibles se encuentran dentro de los rangos especificados, en los periodos diurnos y nocturnos, para las distintas zonas que se atraviesen, residenciales, comerciales o industriales, indicadas en las tablas del anexo III del citado Reglamento. Cuando el resultado del estudio establezca como medida correctora la instalación de pantallas acústicas, éstas se integrarán paisajísticamente en el entorno de actuación.

De los resultados del Programa de Seguimiento y Vigilancia Ambiental, se inferirá la necesidad, en su caso, de complementar las medidas de proyecto realizadas.

#### 4. Protección del sistema hidrológico

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas interceptadas por la traza, se llevarán a cabo, en consulta con la Confederaciones Hidrográficas del Guadalquivir y del Sur, las siguientes medidas:

a) Cada cauce interceptado tendrá su propio drenaje transversal, desechándose la reunión en un único punto de drenaje de las escorrentías correspondientes a distintas cuencas parciales.

b) Con objeto de mantener inalterables las características hidrológicas de la zona, no se podrá ubicar ningún tipo de instalación auxiliar, ni acumular materiales de obra o procedentes de los movimientos de tierra, en aquellas áreas desde las que se pueda afectar a los diferentes ríos y arroyos existentes a lo largo del trazado, evitando, así mismo, las unidades geológicas constituidas por materiales permeables. Se redactarán, a nivel de proyecto, las medidas de prevención y control para garantizar que no puedan producirse vertidos al sistema hidrológico de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión, procedentes de la actividad de la obra ni procedentes de accidentes que puedan originarse durante la explotación de la misma. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable. En la fase de explotación se controlará el correcto mantenimiento de estas medidas para garantizar su buen funcionamiento.

c) En la construcción de las estructuras de paso sobre los ríos y arroyos se cuidará su diseño de modo que no sea necesaria la realización de ninguna de ellas dentro del cauce y sin que los estribos correspondientes afecten a la vegetación de ribera. Así mismo sus luces garantizarán, además de la evacuación de caudales, la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas. Con este fin, los estribos de los mismos se situarán respetando al menos la zona de dominio público hidráulico de cinco metros.

d) Todas las aguas que salgan de las bocas de los túneles como consecuencia de la perforación, así como las aguas residuales procedentes de las instalaciones existentes, 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 ríos, arroyos y barrancos. El agua que se evacue de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, si sus características no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a los vertidos. Si el agua no cumple estos requisitos, deberá ser tratada por un sistema adecuado que garantice el cumplimiento de las exigencias antes descritas de forma previa a su vertido.

e) En la redacción del proyecto definitivo deberá realizarse un estudio hidrogeológico detallado, al objeto de prevenir los efectos del drenaje del túnel proyectado y que discurre a través de la Unidad Hidrogeológica de Valle de Abdalajís, con especial atención a la previsible afección a los puntos de agua (manantiales, sondeos, ...) de la zona.

f) Asimismo, el proyecto definitivo profundizará en los aspectos relativos a la prevención de riesgos de inundación sobre el municipio de Málaga, su correlación con el proyecto de adecuación del río Guadalhorce y la verificación del mantenimiento del drenaje en esta zona.

g) Por último, el proyecto definitivo deberá garantizar la ausencia de afecciones sinérgicas sobre el sistema de la Laguna de Fuentedepiedra y sus lagunas satélites de La Ratosca y La Serafina, teniendo en cuenta el conjunto de actuaciones ya ejecutadas en la cuenca hidrológica de este sistema.

#### 5. *Protección de la vegetación*

Se realizará, previamente a la construcción de la obra, el vallado temporal del trazado, en tanto dura la misma, para que el tráfico de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ciñan al interior de la zona acotada. En todos los cruces de los ríos se mantendrá la franja de protección en los límites de ocupación de la línea ferroviaria, con objeto de minimizar la afección a la vegetación de ribera.

Deberá considerarse el principio de compensación relativo a la superficie forestal arbolada, de forma que se proceda a la repoblación en las zonas próximas a las afectadas por la traza, en extensión equivalente a la que deba desbarbolarse por necesidades de la obra y con ejemplares de igual o mayor valor ecológico que las especies eliminadas.

En el proyecto se estudiarán las afecciones que origine la obra en relación con la prevención y control de los incendios forestales. Se delimitarán las zonas de riesgo generadas por la nueva línea ferroviaria así como las modificaciones que ésta pueda inducir en los cortafuegos, puestos de vigilancia y accesibilidad del territorio.

Todos estos aspectos serán recogidos en un estudio sobre medidas de protección de la vegetación, cuyas conclusiones se comunicarán a los servicios forestales de la Junta de Andalucía.

#### 6. *Protección de la fauna*

Sobre la base del trazado definitivo desarrollado en el proyecto constructivo, se realizará un estudio faunístico de detalle que defina, al menos para los distintos grupos de vertebrados (anfibios, reptiles, mamíferos y aves), las principales zonas de reproducción alimentación y cría, así como los corredores preferentemente utilizados en los desplazamientos faunísticos. De los resultados de este estudio se desprenderá la necesidad de complementar con pasos de fauna específicos las medidas de adecuación de drenajes para asegurar la permeabilidad transversal a la fauna de la nueva infraestructura. Estos pasos de fauna se diseñarán y presupuestarán para su ejecución conjunta con el resto de las obras.

Asimismo, se determinarán los periodos de cría y nidificación de las distintas comunidades faunísticas, y, dado que en todo el corredor utilizado por la nueva infraestructura existen especies animales protegidas (según el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo; Directiva 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992 y Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre), la programación y ejecución de las obras, especialmente la realización de voladuras, limpieza y desbroce del área a ocupar, se realizará evitando que estas actuaciones se desarrollen durante el período de reproducción de la fauna.

#### 7. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica*

El proyecto incluirá las medidas ejecutables de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica, en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental y en este condicionado, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjuntas y de modo sincronizado con el resto de las obras, para la reducción de los impactos ambientales y la restauración de los terrenos afectados por las mismas.

El Proyecto incluirá, además, las siguientes medidas:

a) Una clasificación del territorio afectado por las obras, a efectos de ubicación de escombreras, vertederos, zonas de préstamos, parques de maquinaria, plantas de hormigonado, viario de acceso a las obras, instalaciones temporales, etc., con un plano a escala al menos 1:5.000, en tres categorías:

Zonas excluidas: Comprenderán las zonas relacionadas con el sistema hidrológico, sean cauces permanentes o temporales, lagunas, humedales y sus cuencas de recepción, y zonas de recarga de los acuíferos locales, a lo largo del trazado, las áreas de interés geológico, botánico, faunístico y paisajístico señaladas en el estudio de impacto ambiental, más las que

se desprendan de los estudios adicionales solicitados, los suelos agrícolas de alta valoración agronómica, los yacimientos arqueológicos y las vías pecuarias. En estas zonas se prohibirá la localización de cualquier tipo de construcción temporal o permanente, acopios de materiales, viario o instalación al servicio de las obras, salvo aquellas actuaciones con carácter estrictamente puntual y momentáneo, que resultaran de inexcusable realización para la ejecución de las obras. Ello deberá ser debidamente justificado ante el Director de Obra y autorizado por el mismo. En cualquier caso, esta ubicación queda condicionada a la restitución íntegra del espacio afectado a sus condiciones iniciales.

Zonas restringidas: Comprenderán las zonas o elementos con valoración botánica, faunística, paisajística y agronómica intermedia. En estas áreas se admitirá la localización de instalaciones al servicio de las obras, con carácter temporal, exclusivamente durante la realización de las mismas, debiéndose retirar por completo a la finalización de éstas, restituyendo al terreno sus condiciones originales, tanto topográficas como de cubierta vegetal.

Zonas admisibles: Constituyen el resto del territorio, con menores méritos de conservación. En estas zonas se podrán localizar aquellas instalaciones y elementos que, por sus especiales características, tengan un carácter permanente, como son las zonas de préstamos y los vertederos de los excedentes de excavación resultantes. La existencia de estos elementos permanentes debe ir acompañada de la realización de actuaciones para lograr su integración en el entorno.

b) Las obras de restauración paisajística y ecológica de todos los terrenos afectados por la actuación, de forma temporal o permanente, por las obras, así como las repoblaciones compensatorias a que se refiere la condición quinta. También se incluirá tanto su ejecución material como, en su caso, el Plan de Conservación a seguir una vez finalizado el plazo de garantía de las mismas.

c) Un estudio de visibilidad en el ámbito afectado, en el que se cartografien, a escala al menos 1:5000, las principales cuencas visuales, los niveles de intervisibilidad en el territorio y las cuencas visuales abarcables desde puntos prominentes y con alto grado de frecuentación. Este estudio se deberá incorporar al análisis de paisaje que presenta el estudio de impacto ambiental, e integrarse en una cartografía de fragilidad paisajística, en la que, en función de los parámetros calidad, estructura y visibilidad, se delimiten jerárquicamente ámbitos territoriales de afección según categorías. El estudio deberá incorporar propuestas a nivel constructivo de apantallamientos adecuados en los puntos en los que los efectos de intrusión visual de la nueva infraestructura sean más acusados.

d) Debido a que la ejecución de la línea ferroviaria generará previsiblemente un importante volumen de excedentes de excavación, la programación de las obras atenderá a lograr una gestión eficaz de los áridos, con el fin de minimizar el volumen de los vertederos y lograr la máxima integración ambiental. Para ello, se establecerá un Plan de Coordinación que ordene la ejecución de los diferentes tramos de construcción. El objetivo de este Plan será reducir el número y volumen de las escombreras y aprovechar el material de las zonas de préstamos, utilizando los excedentes de excavación de los tramos excedentarios en aquellos otros deficitarios. El Plan estudiará igualmente la posibilidad de utilizar los sobrantes de excavación en la restauración ambiental de las explotaciones de minería a cielo abierto de la zona.

Todas las actuaciones contenidas en el referido Plan se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción de la línea ferroviaria.

Así mismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del Acta de Recepción Provisional de la Obra.

#### 8. *Protección de yacimientos arqueológicos*

Ante la existencia de yacimientos arqueológicos conocidos en las proximidades del trazado y la posibilidad de aparición de otros desconocidos que pudieran verse afectados, en mayor o menor medida, por el trazado definitivo, y en aplicación del artículo 50 de la Ley 1/1991 del Patrimonio Histórico de Andalucía, se deberá tener en cuenta:

a) El Proyecto de Construcción incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, en coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

b) Durante la ejecución de las obras se realizará sobre el terreno a ocupar por la solución adoptada la prospección arqueológica de campo para la delimitación, reconocimiento y catalogación de restos no inventariados en la fecha, realizándose los sondeos y excavaciones oportunas de cualquier vestigio que pudiera aparecer, con los permisos y supervisión de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

### 9. *Instalaciones eléctricas*

Las líneas eléctricas de alta tensión, que se requieran para la actuación, estarán sometidas, en el momento en que se encuentre definido su trazado y redactado el correspondiente proyecto técnico, al procedimiento de Prevención Ambiental que le corresponda en función de lo establecido en la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental de Andalucía.

### 10. *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 estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

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

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

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

La Secretaría de Estado de Infraestructuras, 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 cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases 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) Antes del inicio de las obras:

Programa de Seguimiento Ambiental para la fase de obras, presentado por la Asistencia Técnica a la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Informe sobre la prospección arqueológica a que se refiere el apartado b) de la condición 8.

#### b) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre las medidas de protección de los servicios existentes realmente ejecutadas a que se refiere la condición 1.

Informe sobre las medidas de prevención de la contaminación del aire realmente ejecutadas a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido realmente ejecutadas a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las medidas de protección de la vegetación realmente ejecutadas a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna realmente ejecutadas a que se refiere la condición 6.

Informe sobre las medidas de defensa contra la erosión, la recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica realmente ejecutadas a que se refiere la condición 7.

Informe sobre las medidas de protección de yacimientos arqueológicos realmente ejecutadas a que se refiere la condición 8.

c) Anualmente y durante tres años a partir de la emisión del Acta de Recepción de las Obras:

Informe sobre la evolución de los niveles sonoros a que se refiere la condición 3.

Informe sobre la evolución de los niveles freáticos en la Unidad Hidrogeológica de Valle de Abdalajís, en el caso de que finalmente se decida la construcción del túnel proyectado, así como en el sistema de la Laguna de Fuentedepiedra y sus lagunas satélites, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre la eficacia de los pasos de fauna a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 7.

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.

### 11. *Documentación adicional*

La Secretaría de Estado de Infraestructuras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Medidas de protección de los servicios existentes a que se refiere la condición 1.

Estudio de medidas de prevención de la contaminación del aire a que se refiere la condición 2.

Estudio de medidas de prevención del ruido a que se refiere la condición 3.

Proyecto de tratamiento de los vertidos durante la fase de construcción a que se refiere la condición 4 apartado b).

Diseño de las medidas pertinentes para minimizar la afección a ríos y arroyos a que se refiere la condición 4 apartado c).

Proyecto de tratamiento de las aguas procedentes de la excavación de túneles y de las aguas residuales a que se refiere la condición 4 apartado d).

Estudio hidrogeológico a que se refiere la condición 4 apartado e).

Estudio de prevención de riesgos de inundación a que se refiere la condición 4 apartado f).

Estudio justificativo de la ausencia de afecciones al sistema lagunar de Fuentedepiedra y lagunas satélites a que se refiere la condición 4 apartado g).

Estudio y medidas para la protección de la vegetación a que se refiere la condición 5.

Diseño y presupuesto de los pasos de fauna a que se refiere la condición 6.

Plan de programación y ejecución de las obras compatible con la reproducción y cría de la fauna a que se refiere la condición 6.

Medidas de defensa contra la erosión, la recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica a que se refiere la condición 7.

Programa de protección de yacimientos arqueológicos a que se refiere la condición 8.

Programa de Vigilancia Ambiental a que se refiere la condición 10.

### 12. *Definición contractual y financiación de las medidas correctoras*

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

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Programa de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del

Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 31 de julio de 2000.—La Secretaria, Carmen Martorell Pallás.

## ANEXO I

### Características básicas del Estudio Informativo

El proyecto consiste en la construcción de una línea ferroviaria de alta velocidad que una las ciudades de Córdoba y Málaga maximizando el ahorro de tiempo en el recorrido y minimizando las alteraciones ambientales que pudieran producirse en el trazado, considerando en todo momento el cumplimiento de los condicionantes funcionales y geométricos de la actuación.

El estudio informativo presenta cuatro alternativas, caracterizadas todas ellas por los parámetros:

- Ancho de plataforma: 13,7 metros, apta para vía doble electrificada con entreeje de vías de 4,50 metros.
- Línea cerrada (sin pasos a nivel).
- Radio mínimo normal para las curvas en planta: 7.600 metros.
- Ídem excepcionales en línea general: 5.500 metros.
- Ídem excepcionales en zonas periurbanas inicial y final: 1.000 metros.
- Pendiente y rampa normal: 15 milésimas.
- Ídem excepcional: 20 milésimas.
- Radio de curvatura vertical: 2.500 metros.
- Velocidad máxima prevista: 300 kilómetros/hora.
- Vía doble electrificada.

Las alternativas están constituidas por dos corredores completos entre las poblaciones inicio y destino y por dos ramales de conexión transversal entre ambos, resultando cuatro trazados completos. La alternativa más occidental (1) plantea un túnel para atravesar la Sierra de Valle de Abdalajís, mientras que la más oriental (2) proyecta otro para salvar por el Este el Torcal de Antequera. Las longitudes y volúmenes de préstamos y traslados a vertederos de las distintas alternativas se resumen en el cuadro siguiente:

Alternativas	Longitud total — m	Préstamos — m <sup>3</sup>	Vertederos — m <sup>3</sup>
Corredor 1 .....	142.066.666	3.313.840	7.136.486
Corredor 2 .....	148.638.315	2.097.726	9.208.516
Corredor 1.2 .....	148.269.615	3.813.962	20.610.250
Corredor 2.1 .....	161.272.366	2.570.770	24.259.438

La alternativa 1 parte de una conexión con el actual AVE Madrid—Sevilla a la salida de Córdoba, y se desvía hacia el sur para pasar entre las poblaciones de La Ventilla y La Fuencubierta. Cruza posteriormente la CN-IV a la altura de la población de los Algarbes para salir de la provincia de Sevilla y entrar en la de Córdoba, atravesando el río Genil. Esta primera parte del trazado discurre por la campiña sevillana, dominada por las suaves pendientes y los campos de labor. Posteriormente, entra de nuevo en Sevilla discuriendo próximo a las poblaciones Herrera, Estepa y Casariche, entrando en la provincia de Málaga, pasada la población de Los Pérez. A partir de aquí enfila el corredor entre la Laguna de Fuentedepiedra y la Sierra del Humilladero, para continuar hacia el sur, dejando al oeste el embalse del Guadalhorce y enfrentando la Sierra del Valle de Abdalajís, cuya estribación más occidental la atraviesa en un túnel, saliendo a la altura de Las Mellizas.

En las proximidades de Álora gira hacia el Sureste, pasando al este de esta localidad, y entrando en una serie de túneles al atravesar una sucesión de vaguadas transversales, bajo las elevaciones montañosas de la margen izquierda del valle del río Guadalhorce. Llega al este de la estación de Cártama, incorporándose al corredor de la actual línea ferroviaria.

La alternativa 2 tiene su punto de partida en el entronque de la línea ferroviaria a Málaga con el AVE Madrid—Sevilla, a la salida del haz de vías de la estación de Córdoba. Discurre por un estrecho corredor para girar al este y aprovechar el valle del río Guadajoz por donde discurre actualmente el ferrocarril. A la altura de Santa Cruz, continúa por el valle del Arroyo Carchena, pasando al oeste de la localidad citada y de las Salinas de Duernas, en una zona de topografía ondulada. Pasa después al oeste de Espejo y gira hasta tomar una dirección sensiblemente norte-sur, pasando al este de Montilla, de Aguilar de la Frontera y de Monturque.

Continuando por una zona ondulada pasa al oeste de Lucena y, bajando hacia el valle del río Genil, pasa entre Benamejé y Encinas Reales. El cruce del río se hace en una zona topográfica y geotécnicamente complicada. Ya a la altura de Antequera gira hacia el suroeste y pasa en túnel bajo el Torcal del mismo nombre, saliendo a la altura de Villanueva de la Concepción. Una sucesión de túneles y viaductos definen el trazado por el meandriforme curso del río Campanillas. Superada la localidad del mismo nombre, la traza se incorpora al corredor ferroviario existente a la altura de la estación técnica de Los Prados.

El corredor de conexión 1.2 parte de la alternativa 1 a la altura de Los Carvajales y atraviesa hacia el este los Llanos de Antequera, para unirse a la alternativa 2 una vez superada la población de Coscojal.

El corredor de conexión 2.1 parte de la alternativa 2 a la altura de la población de Coscojal y se dirige hacia el oeste paralelamente al curso del Guadalhorce para incorporarse a la alternativa 1 a la altura de la estación de Bobadilla.

Las diferentes alternativas se han dividido en varios tramos cuyas características se resumen en el cuadro siguiente:

Tramo	H. máx. Taludes — m	Túneles — m	Nº Obras drenaje	Número de viaductos
1. <sup>a</sup>	10	—	1	2
1B	24	—	42	9
1C	15	—	7	3
1D	25	9.334	11	6
1E	20	9.635	13	2
1.2	15	—	8	2
2A	45	1.570	46	28
2B	25	—	2	2
2C	25	20.075	19	9
2.1	17	—	12	5

Los presupuestos de ejecución material de cada alternativa son:

- Alternativa 1: 124.952.640.109 pesetas.
- Alternativa 1.2: 128.067.908.431 pesetas.
- Alternativa 2.1: 168.280.991.530 pesetas.
- Alternativa 2: 166.176.534.323.

## ANEXO II

### Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental recoge todos los epígrafes de contenidos estipulados legislativamente.

Inventario ambiental:

El ámbito considerado es uniforme para las distintas alternativas consideradas y se establece en 1.000 metros a ambos lados de los ejes de trazado definidos.

Examina los factores tanto del medio físico (abiótico, biótico y perceptual) como los relativos al patrimonio histórico artístico y a los planes de ordenación del territorio, susceptibles de verse afectados por el proyecto.

Para cada uno de ellos se define semi-cuantitativamente por medio de parámetros indicadores su grado de calidad determinándose un índice que varía entre 0 y 1.

Este inventario va acompañado, en un volumen aparte, de una completa cartografía temática a escala 1:10.000.

Identificación y caracterización de impactos:

Tras repasar las distintas actividades del proyecto con incidencia ambiental se pormenorizan los aspectos más destacados de las afecciones detectadas sobre los factores ambientales para cada una de las distintas alternativas planteadas:

Espacios naturales. La única afección se produce por parte de todas las alternativas planteadas, sobre la Vega de Antequera, catalogada como paisaje agrario singular.

Geología. Las afecciones ambientales se reducen al punto de interés geológico «Karst de Gobantes», en la campiña alta de Antequera, por parte de las alternativas 1 y 2.1.

Hidrogeología. Se identifican posibles afecciones tanto al sistema hidrogeológico «Torcal de Antequera» como al de «Sierra Valle de Abdalajís», derivadas en ambos casos de la construcción de sendos túneles en las alternativas oriental y occidental, respectivamente.

Geomorfología. Los principales impactos se concretan en alteraciones topográficas materializadas en desmontes y terraplenes, que afectan de modo desigual a las distintas alternativas.

Capacidad agrológica del suelo. La alternativa occidental afecta a suelos de capacidad agrológica excelente en los Llanos de Antequera y el valle del Guadalhorce, buena en las vegas del Guadalquivir y el Genil, y pobre o improductivos en la campiña alta de Antequera, sierras de Abdalajís-Huma, montes de Málaga y valles de transición intermedios. En la alternativa oriental son de capacidad excelente las vegas del Guadalquivir, Guadajoz y los llanos de Antequera, moderada los de la campiña alta, y pobre o improductivos los de la sierra del Torcal, montes de Málaga y valles intermedios.

Vegetación. Ambas alternativas afectan de modo genérico a zonas de vegetación natural escasa, con grados de conservación variable como pinares de repoblación, matorral con encinas y pastizales, y vegetación de ribera. No se producen afecciones sobre formaciones singulares de especial interés.

Fauna. Se descartan afecciones sobre mamíferos de gran tamaño con excepción de la cabra montés en las sierras de Abdalajís y Torcal de Antequera. Si se prevén afecciones sobre especies de mediano y pequeño tamaño. En cuanto a la avifauna, se afectan a hábitats de aguilucho cenizo y águila perdicera en varios puntos de los recorridos.

Planeamiento urbano. Se producen afecciones sobre el núcleo urbano de Veredón de los Mochos (alternativa occidental), suelos urbanizables en la vega de Antequera (alternativa oriental) y suelos urbanos en el acceso a Málaga (alternativa oriental).

Ruido. Se identifican potenciales afecciones a los núcleos urbanos de los Algarves, la Colonia de los Ballesteros, Los Medina y La Granja, por parte de la alternativa occidental. La oriental tan solo afectaría a la urbanización Santa Isabel.

Patrimonio histórico y cultural. Hay afecciones a vías pecuarias por intersección de las mismas por ambas alternativas en numerosos puntos. También hay riesgo de afección a yacimientos arqueológicos, en especial en el entorno de Antequera a cargo de la diagonal occidental-oriental.

Paisaje. Son predecibles impactos considerables a cargo de la alternativa oriental en el entorno del río Campanillas. No se afectan a parajes calificados de excepcionales o singulares.

#### Valoración de impactos:

Se aborda de modo semi-cuantitativo partiendo de las superficies ocupadas de cada variable (suelos, vegetación, hábitats, etc.), la altura y longitud de taludes, los volúmenes de tierras, la longitud de los cauces afectada, y los valores de calidad ambiental que se asignaron a cada variable en el inventario. El proceso seguido se estructura en función de cada variable ambiental y de una segmentación de cada sub-tramo. Para cada segmento afectado dentro de cada sub-tramo, primero obtiene una superficie equivalente como el cociente entre la superficie realmente afectada y el valor de calidad ambiental de la variable en ese segmento. A continuación, promedia los valores de calidad ambiental de todos los segmentos y suma las superficies equivalentes de cada segmento para obtener un «indicador de calidad» y una superficie equivalente por eje. En tercer lugar, repite la operación anterior para obtener un indicador y una superficie equivalente para cada alternativa. Por último, normaliza los valores «indicador» adoptando como referencia el de mayor valor dentro de las cuatro alternativas y la superficie equivalente correspondiente e interpolando los de las demás en función de los de sus superficies equivalentes. Del resultado final colige la alternativa de menor impacto ambiental.

El resultado final presenta los indicadores normalizados para cada alternativa y factor del medio analizado, e introduce entonces una ponderación porcentual para cada factor del medio.

#### Jerarquización medioambiental de alternativas.

Se concluye que el corredor oriental, tanto en su tramo norte (campiña alta) como en el sur (río Campanillas), discurre por terrenos de mayor valor medioambiental. A pesar de que la aplicación de medidas correctoras permitirá reducir considerablemente las afecciones sobre elementos del medio tales como red hidrológica, vegetación y fauna, se mantienen las afecciones topográficas (grandes desmontes e importantes volúmenes a vertedero) y paisajísticas.

En conclusión, el estudio de impacto ambiental considera el impacto global como compatible para la alternativa occidental, moderado a severo para la oriental y moderado en las dos diagonales.

#### Medidas protectoras y correctoras.

Entre las primeras se relacionan toda una serie de propuestas genéricas de carácter preventivo a desarrollar en los proyectos constructivos y a

aplicar durante la construcción y explotación de la línea. Entre las segundas, las soluciones y tratamientos planteados se refieren particularmente a:

- Instalación de pasos de fauna.
- Reposición de vías pecuarias.
- Apantallamiento acústico.
- Revegetación e integración paisajística.

Las medidas protectoras y correctoras se presupuestan en torno al 5 por 100 del presupuesto de ejecución material en cada una de las alternativas.

#### Vigilancia ambiental.

Se describen los criterios y contenidos mínimos que deberán ser considerados en la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental:

Controles previos a la ejecución para asegurar la incorporación en el proyecto de las medidas señaladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en la Declaración de Impacto Ambiental.

#### Vigilancia de la ejecución de las medidas protectoras y correctoras:

- Control de los movimientos de tierras y maquinaria.
- Vigilancia de la ejecución de túneles y viaductos.
- Vigilancia de la ejecución de vertederos y préstamos.
- Vigilancia en la ejecución y acabado del sistema de alimentación eléctrica.
- Control de las operaciones de mantenimiento de maquinaria.
- Vigilancia de las medidas de control sobre las afecciones a las poblaciones cercanas.
- Vigilancia de las medidas de control sobre las afecciones a la flora y fauna.
- Vigilancia de la ejecución de las medidas de revegetación.
- Vigilancia de la ejecución de las pantallas contra el ruido.
- Vigilancia de la ejecución de las medidas de reposición de vías pecuarias.
- Control del acabado y limpieza final del trazado.

#### Vigilancia de la aparición de impactos ambientales:

- Actuaciones arqueológicas.
- Vigilancia de la aparición de fenómenos erosivos.
- Control de la inestabilidad del terreno.
- Vigilancia de la protección del sistema hidrológico.
- Vigilancia en cuanto a la aparición de efectos no previstos

#### Vigilancia en la fase de funcionamiento:

- Control de los niveles de ruido.
- Control de las labores de mantenimiento de las áreas restauradas.
- Control de la evolución de las áreas restauradas.
- Control de la efectividad de los pasos de fauna.

### ANEXO III

#### Información pública del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental

Durante la fase de información pública se recibieron trece alegaciones. A continuación se incluye un resumen del contenido ambiental más significativo de dichas alegaciones:

La Confederación Hidrográfica del Sur expone el cruce en planta del trazado con la impulsión de Meliones, así como la posible afección al acuífero de Meliones, si bien matiza que esa afección parece poco probable por la cota del trazado. Indica el cruce o la proximidad al trazado de determinados caminos de servicio, acueductos y acequias.

El Ayuntamiento de La Carlota indica que el trazado discurre próximo a viviendas de ese término municipal. Propone que el trazado se desplace hacia el municipio de Écija, por la zona denominada cerro Perea, o bien que discurra por la divisoria de ambos términos municipales. Incluye alegaciones de propietarios de fincas afectadas, que se adhieren a la alegación del ayuntamiento, y que exponen que el trazado afectaría a parcelas de pequeñas dimensiones haciendo antieconómico el mantenimiento de la explotación agrícola.

«Priego de Montiano, Sociedad Limitada», expone que el trazado afecta a la red de riego de una finca de olivar y solicita determinados pasos.

El Ayuntamiento de Écija propone un trazado alternativo al seleccionado por el estudio informativo entre los núcleos de La Fuencubierta y Casariche. Según el ayuntamiento, y cruzaría el río Genil de forma más fácil y económica, al implicar un puente de menor tamaño.

El Ayuntamiento de Santaella expone que el trazado seleccionado afectará a los yacimientos arqueológicos de Guijarrillo II, Guijarrillo III, Molino de Castilla, Donadío, Guijarrillo Y, El Porretal y Fuente Vieja. Indica que, además, se podría afectar a otros seis yacimientos próximos al entorno. Indica, que el proyecto afectara a la zona regable del Genil-Cabra y a formaciones de ribera de Tamarix gallica y Tamarix canariensis, escasas en la comarca. Indica que se podría afectar la laguna de Donadío, al transitar la alternativa seleccionada a 200 metros de los escasos humedadales de interés ecológico del entramado endorreico de lagunas del sur de Córdoba. Expone que se podría afectar gravemente a las vías pecuarias. La alegación se adhiere al trazado propuesto por el ayuntamiento de Écija. La alegación incluye alegaciones particulares referidas a las cuestiones expuestas por el ayuntamiento.

La Diputación de Málaga expone la necesidad de reposición de carreteras de su competencia.

El Ayuntamiento de Almodóvar solicita un paso que facilite el tránsito de ganado desde la sierra a la vía pecuaria de la Cañada Real Soriana y que se modifique el trazado para evitar que las viviendas de la Barriada se vean afectadas.

ENAGAS indica que el trazado seleccionado afectará al gasoducto Sevilla-Madrid y Puente Genil-Málaga. Expone las condiciones en que deben realizarse las obras.

El Ayuntamiento de Espejo remite copia del informe del servicio de arquitectura y urbanismo de la Diputación Provincial de Córdoba, en el que se concluye que las soluciones propuestas se adecuan en líneas generales a la realidad física-territorial y ambiental de la provincia de Córdoba, resultando coherentes con los objetivos de ordenación territorial y urbanística y con el marco de protección del medio ambiente, valorando como más adecuada territorialmente la solución 2.1.

**18010** *RESOLUCIÓN de 4 de agosto de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Carretera N-420 de Córdoba a Tarragona. P.K. 150 al 173. Variante de Puertollano. Provincia de Ciudad Real», 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 las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 29 de julio de 1994, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen del estudio informativo «Carretera N-420 de Córdoba a Tarragona. P.K. 150 al 173. Variante de Puertollano. Provincia de Ciudad Real», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la antigua Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 6 de febrero de 1995, la antigua Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas, remitiéndose nuevas contestaciones, recibidas fuera de plazo, con fechas 6 de marzo, 19 de mayo y 6 de septiembre de 1995.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 18 de julio de 1998, en la prensa local con fecha 21 de julio

de 1998 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Ciudad Real» de fecha 22 de julio de 1998.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

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

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 1 de marzo de 1999, 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 y el resultado de la información pública.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental requirió a la Dirección General de Carreteras el estudio de la modificación de la solución propuesta, con objeto de minimizar la afección sobre la Laguna Blanca, alejando hacia el sur el cruce de la variante con la línea del AVE. Con fecha 18 de abril de 2000 la Dirección General de Carreteras remitió el ajuste de trazado con la citada modificación, que se encuentra recogida en la primera condición de la presente declaración. Esta modificación permite que la variante discurra a una distancia mínima de 1.500 metros, en dirección sur, de la Laguna Blanca.

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 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 efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Carretera N-420 de Córdoba a Tarragona. P.K. 150 al 173. Variante de Puertollano. Provincia de Ciudad Real»:

#### Declaración de impacto ambiental

El estudio informativo plantea cinco alternativas para el trazado de la variante de Puertollano, cuatro al oeste del núcleo urbano (soluciones A, B, C y D) y una al este (solución E). Las soluciones occidentales tienen un trazado similar y próximo entre ellas, si bien la solución C cruza la Umbría de Castellar mediante un túnel, frente a las otras tres que discurren a cielo abierto, en algunas soluciones, como la D, con taludes de gran altura. Por ello, dicha solución C, en concordancia con la documentación contenida en el expediente, se considera la más adecuada desde el punto de vista ambiental.

El entorno de Puertollano se incluye en el Área Importante para las Aves (IBA) número 206, «Campo de Calatrava», cuyos límites oriental y meridional en la zona coinciden con el trazado de la carretera N-420, quedando el casco urbano de Puertollano incluido en la misma. Esto supone que la solución propuesta en el estudio informativo y en el estudio de impacto ambiental, la designada como C, cruza este Área Importante para las Aves, mientras que la solución E, que discurre al este de Puertollano, la evita.

De las tres especies de aves que motivan la inventariación de esta IBA, el cernícalo primilla, el sisón común y la avutarda común, las dos últimas no abundan en la zona de paso de las alternativas, al tratarse de un entorno muy humanizado y próximo al casco urbano de Puertollano. Por el contrario, el cernícalo primilla es frecuente, tanto al oeste de Puertollano (dentro de la IBA), como el este (fuera de ella), siendo ambas zonas áreas de campeo de la especie, que cría en el casco urbano de Puertollano. La construcción de la variante, por uno u otro margen, no compromete la integridad de esta especie, por disponer de amplias zonas de caza. Asimismo, su presencia en las zonas donde discurren las soluciones C y E hace que la afección sobre la especie resulte similar, pese a discurrir la primera dentro de la IBA y la segunda no.

La solución E, en su paso por la Sierra de Calatrava, presenta unas mayores afecciones ambientales que la solución C en el cruce de la Umbría de Castellar. A esto se une la mayor aceptación social y por parte de las administraciones implicadas de la solución C, considerada más adecuada ambientalmente, y la problemática de la solución E para el trazado de un acceso directo al casco urbano de Puertollano. Asimismo, la problemática ambiental más importante de las soluciones occidentales, tal como están definidas en el estudio informativo, su afección a la Laguna Blanca en el origen del trazado, ha sido resuelta, de forma conjunta con la autovía Puertollano-Ciudad Real, modificando estos trazados, de manera que queda garantizada la integridad de este espacio.

Por todo ello, examinada la documentación contenida en el presente expediente, así como en el expediente de la «Autovía Levante-Extremadura. N-420. Tramo: Puertollano-Ciudad Real» y teniendo en cuenta los aspectos anteriormente expuestos, se considera que de las cinco soluciones pro-