



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO

AÑO CCCXLII

MIÉRCOLES 30 DE ENERO DE 2002

NÚMERO 26

FASCÍCULO SEGUNDO

1847

RESOLUCIÓN de 26 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza. Conexión con la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

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



MINISTERIO
DE LA PRESIDENCIA

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental formuló declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza. Subtramo: Madrid-Calatayud», mediante la oportuna Resolución de fecha 17 de abril de 1998, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 23 de abril de 1998.

La actuación que ahora se evalúa, aún estando recogida en el documento de planos del estudio informativo antes citado, no se incluía en el análisis ambiental realizado y, por tanto, la mencionada declaración no consideraba la actuación de conexión entre las líneas Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles sometió conjuntamente el estudio informativo «Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza. Conexión con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla» y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 26 de mayo de 2000.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 13 de septiembre de 2000, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo I contiene los datos esenciales 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.

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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Madrid-Zaragoza-Conexión con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla».

Declaración de impacto ambiental

Para formular la declaración de impacto ambiental del ramal de conexión se ha tenido en cuenta, además de las líneas de alta velocidad que enlaza, Madrid-Sevilla (en funcionamiento) y Madrid-Barcelona (en ejecución, con la plataforma en esta zona prácticamente finalizada), el tramo de la autovía M-50 (con la concesión adjudicada, en fase de proyecto) cuyo trazado discurre paralelo y muy próximo al de este ramal.

La alternativa del corredor Norte desarrollada en el estudio informativo afecta, en su extremo norte, al Lugar de Interés Comunitario (LIC ES 31006) «Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid» cuya delimitación coincide en esta zona con la del Parque Regional en torno a los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama (Parque Regional del Sureste). La afección se produce en el cruce sobre la vega del río Manzanares. Es de aplicación, por tanto, lo establecido en la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (especialmente en su artículo 6) y en el Real Decreto 1997/1995 de transposición de dicha Directiva.

La presente declaración de impacto ambiental se refiere al tramo del by-pass, comprendido entre los puntos kilométricos 2,100 y 5,195 de la vía Barcelona-Sevilla (situado en el término municipal de Getafe), quedando excluido el resto del trazado, salvo las medidas compensatorias que le sean de aplicación.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con visitas sobre el terreno, se considera que para la realización de la alternativa propuesta por el promotor, corredor Norte, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas, correctoras y compensatorias contenidas en el estudio de impacto ambiental en lo que no se oponga a la presente declaración y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con objeto de disminuir la afección sobre el núcleo urbano de Perales del Río y sobre el planeamiento urbanístico, el falso túnel previsto bajo la carretera M-301 se prolongará en dirección sur la mayor longitud posible que permita la altura de la rasante, de forma que tras la restauración se eliminen los desmontes en este acceso sur.

1.2 Con objeto de disminuir la afección sobre la vega del río Manzanares (zona B del Parque Regional y LIC), la luz de los vanos será al menos de 35 m., sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 para el vano de cruce sobre el río.

1.3 El trazado de los ramales ferroviarios de conexión, y en particular la disposición del falso túnel, se proyectaran de forma que sea posible la realización de la variante de la M-301 y el enlace de la M-50 con ésta, tal como está establecido en la declaración de impacto ambiental de la M-50 (Resolución de 9 de marzo de 2000, «Boletín Oficial del Estado» de 15 de marzo de 2000).

1.4 Durante la construcción del falso túnel y del viaducto se dispondrá un cerramiento rígido y de material fonoabsorbente que aisle la zona de obras del núcleo urbano de Perales del Río. Dicho cerramiento tendrá la altura necesaria para aislar de los ruidos y, en lo posible, de otras molestias producidas por las obras. Se dispondrá, al menos, a lo largo de todo el trazado en túnel, continuando en paralelo a la vega del río entre el comienzo del viaducto y las edificaciones más próximas a dicho viaducto.

1.5 El viaducto se cubrirá parcialmente con material que aisle el entorno del ruido producido por el tráfico para lo cual se proyectará de forma que permita la integración estructural y estética de los dispositivos aislantes en el conjunto del viaducto y con la embocadura del túnel en la que quedarán integrados.

1.6 Teniendo en cuenta los calendarios de actuación, el proyecto del viaducto se coordinará con el de la M-50, para conseguir (dado que ambos discurren en paralelo y muy próximos sobre la vega del río), que el trazado en planta y alzado y la ubicación y diseño de los diversos elementos constructivos (estribos, pilas, tablero, etc.) sean armónicos, coherentes, y se produzca la menor ocupación de terreno e impactos paisajísticos.

1.7 Para disminuir las afecciones ambientales y las molestias producidas por las obras, los calendarios de obras del ramal ferroviario y de la autovía M-50 se coordinarán y simultanearán en la medida de lo posible, para lo cual antes de la licitación se mantendrán los contactos oportunos con el organismo responsable de la construcción de la autovía. En el cumplimiento de las medidas establecidas en esta condición 1, se tendrá en cuenta el proyecto y construcción de la M-50 en esta zona, adaptándolas en función de los calendarios de obras de ambas infraestructuras para alcanzar en la mayor medida posible los objetivos ambientales enunciados.

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

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con el objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. 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.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior reutilización en los procesos de restauración, siempre que no se trate de suelos de origen antrópico o con cantidades de materia orgánica despreciables. Los suelos así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros, evitando las zonas de exclusión a que hace referencia la condición 9. La tierra vegetal procedente de terrenos con vegetación gipsícola, en su caso, se acopiará de forma separada y se empleará en la restauración de zonas de similares características, al albergar propágulos de las especies vegetales que componen estas comunidades y por resultar los sulfatos tóxicos para otras especies vegetales, pudiendo afectar a la vegetación a implantar en terrenos no gipsáceos.

Respecto a las comunidades vegetales, serán objeto de una especial protección:

a) Los matorrales gipsícolas del orden Gypsophiletalia, hábitat prioritario de la Directiva 92/43/CEE, en las cuestas de la vega del Manzanares.

b) La vega y riberas del río Manzanares. En estas zonas si se afecta a masas o bandas de carrizo (*Phragmites australis*), se procederá a la extracción de sus rizomas, empleándose en la restauración de las riberas, al resultar una especie de enorme interés en estas labores de recuperación. Si el plazo de tiempo transcurrido entre la extracción y su empleo fuese prolongado, se habilitará una zona para su adecuada conservación, o se entregarán a un vivero para su mantenimiento hasta la utilización.

2.3 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del río Manzanares y del Canal del Manzanares, no se ubicarán pilas en la zona delimitada por dos líneas situadas a 10 m. de la vegetación de ribera medidos hacia el exterior del río; en el paso sobre el Canal del Manzanares las pilas se situarán a una distancia mínima de 5 m. de la vegetación asociada al mismo, sin perjuicio en ambos casos de lo establecido en la condición 3.2. Durante la construcción del viaducto se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.4 El tramo del viaducto situado sobre el río Manzanares se proyectará de forma que en la ejecución del tablero no se afecte ni directa ni indirectamente a la zona del cauce situada bajo el mismo, para lo cual se utilizarán sistemas tales como avance por voladizos sucesivos, vigas autoportantes u otros sistemas similares.

2.5 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y caminos existentes. El acceso para la construcción del viaducto se realizará únicamente a través de la franja de ocupación del mismo y de los caminos existentes, para lo cual se jalonarán convenientemente.

3. *Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas*

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

3.1 En el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los cursos de agua, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

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

3.3 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, y parques de maquinaria 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 para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a dichos cursos, si no igualan o sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

3.4 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.5 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos en las proximidades de las pilas del viaducto más próximas al río en ambos márgenes, con objeto de evitar el arrastre de tierras al río Manzanares, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.6 En el viaducto del río Manzanares no se ubicará ninguna pila en el cauce, ni se realizarán cortes o desvíos en el mismo para su ejecución.

4. *Protección de la fauna*

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Teniendo en cuenta la proximidad del trazado al núcleo de población de Perales del Río donde existe una colonia de cernícalo primilla, especie migradora que permanece en la zona durante el período de cría, no se desarrollará ninguna actividad generadora de elevado ruido, en especial no se realizarán desbroces, movimientos de tierras, voladuras (caso de ser necesarias), ni cimentaciones de estructuras, en el período de tiempo en que se encuentre en la zona esta especie, aprovechando para la ejecución el período invernal. El inicio y fin de las mencionadas obras en esta zona se fijará tras la comprobación sobre el terreno de la ausencia o presencia de esta especie, pero en ningún caso se ejecutarán éstas en el período comprendido entre primeros de marzo y finales de septiembre.

4.2 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellas y reducir su mortalidad,

sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.3 Con objeto de disminuir el riesgo de colisiones de las aves, en el viaducto sobre la vega del río Manzanares se dispondrán los elementos de protección previstos en las condiciones 1.5 y 1.6.

4.4 A pesar de no evaluarse los tendidos eléctricos y por tanto no ser objeto de la presente declaración, los tendidos eléctricos de alta tensión de 2.^a y 3.^a categoría que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía a la línea desde las subestaciones eléctricas existentes así como los tendidos propios de la línea, deberán incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna: cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos, así como diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores (si no están en casetas), derivaciones y finales de línea tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas. Además, las cadenas de aisladores deben estar en suspensión; no deben existir los puentes flojos por encima de las crucetas y debe aislarse cualquier puente de unión entre los elementos de tensión en las proximidades de los apoyos. En las citadas líneas se instalarán preferentemente soportes al tresbolillo o de bóveda, diseñándose siempre las crucetas y semicrucetas de forma que se dificulte el posado de las aves sobre los puntos de enganche de las cadenas de aisladores. Las medidas precitadas deberán aplicarse a las nuevas subestaciones, si fuera necesaria su construcción. En el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.^a y 2.^a categoría se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna, considerando la posibilidad de enterramiento en zonas de elevado valor ecológico y siniestralidad.

4.5 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna y de la utilización de los drenajes y de los dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, en los tramos comprendidos entre el punto kilométrico 3,180 (boca sur del falso túnel) y el punto kilométrico 5,180 (final del proyecto) se realizará un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, así como de la mortalidad por electrocución y colisión de la avifauna en los tendidos y en la catenaria. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

4.6 Dada la proximidad del trazado a la iglesia de Perales del Río, donde nidifica el cernícalo primilla, se evitarán los trabajos nocturnos entre las 22 y las 8 horas en toda la zona de obras.

4.7 En la ejecución de las medidas compensatorias a que se hace referencia en la condición 11 de la presente declaración se observarán las mismas restricciones establecidas en los apartados 4.1, 4.2 y 4.6 de esta declaración.

5. *Protección atmosférica*

Para evitar las molestias y daños que el polvo generado durante la construcción de la plataforma pudiera producir, especialmente en las terrazas del Manzanares, en las proximidades del núcleo urbano de Perales del Río, sobre la edificación dispersa en las proximidades del trazado, y sobre los cultivos entre los que se desarrolla la actuación, se procederá al riego periódico de la plataforma, los caminos de acceso a la obra, instalaciones auxiliares, parques de maquinaria, préstamos y posibles vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados, incluida la propia traza.

Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

6. *Prevención del ruido y vibraciones*

El Proyecto de Construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente la afección al núcleo urbano de Perales del Río.

Además de lo establecido en la condición 1, el estudio acústico determinará las medidas de protección necesarias para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

De acuerdo con lo establecido en la condición 1, con objeto de proteger de los ruidos y otras molestias derivadas de las obras al núcleo urbano de Perales, antes del inicio de las obras se instalará un cerramiento rígido y fonoabsorbente en el límite de la zona de obras que abarcará como mínimo toda la longitud del falso túnel y la longitud necesaria entre las casas y el río.

El falso túnel de Perales del Río estará cubierto en sus laterales y techo por paneles fonoabsorbentes en toda la longitud necesaria para evitar una elevación de los niveles sonoros en las bocas.

Además de lo establecido en la condición 1 y de acuerdo con ella, se instalarán pantallas acústicas en el viaducto del río Manzanares. Dichas pantallas serán opacas y absorbentes. No se construirán en ningún caso pantallas transparentes, por el riesgo de colisión para las aves, por su menor efectividad en la reducción del ruido y por los procesos de reflexión múltiple del sonido, que afectarían a las aves que sobrevuelan la infraestructura. En el extremo sur del viaducto del río Manzanares las pantallas se elevarán, conectándose con el falso túnel.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 65 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (24 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas de interés faunístico: Parque Regional (puntos kilométricos 2,300 a 3,100 aproximadamente):

Leq (veinticuatro horas) menor que 60 dB (A), medidos a 100 m. del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 m. sobre el terreno.

En ninguna de las zonas se superará la Lmax de 85 dB (A), medidos en análogas condiciones a las expuestas para los valores de Leq.

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura y en el suelo urbano consolidado.

En el cálculo de los niveles sonoros se tendrá en cuenta el impacto acústico acumulado de la autovía M-50, de la carretera M-301 y de la conexión de las líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona.

El programa de vigilancia ambiental prestará especial atención al seguimiento de la contaminación acústica durante las obras en el área de Perales del Río, reforzando, en caso de ser necesario, las medidas de protección acústica exigidas en la presente condición.

En la elaboración del estudio acústico, así como durante las obras y la vigilancia ambiental, se prestará especial atención al cumplimiento del Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid, así como las ordenanzas municipales en materia de contaminación acústica en su ámbito de aplicación.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia de este estudio a la Comisión Provincial de Urbanismo y al Ayuntamiento de Getafe para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, consistentes en una reordenación de la urbanización y edificación, en el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, en la prescripción de licencia de obra consistente en obligar al promotor al aislamiento acústico o de cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

En caso de que el ruido de fondo inicial, en los lugares donde deba respetarse, supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán incrementar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado inicial acústico.

No se realizarán trabajos nocturnos entre las 22 y las 8 horas en todo el ámbito del proyecto de acuerdo con las medidas preventivas establecidas en el estudio de impacto ambiental.

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en las proximidades del núcleo urbano de Perales del Río (entre el punto kilométrico 2,700 y el punto kilométrico 3,300), tanto en la fase de explotación como en la de construcción de la nueva línea. Este estudio, que deberá formar parte del proyecto de construcción, deberá incorporar caso de confirmarse la afección las medidas preventivas y correctoras necesarias para su reducción a límites tolerables, así como su presupuesto. En todo caso se cumplirá lo establecido en el Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid.

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

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no solo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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

7. Medidas de protección del patrimonio cultural

En coordinación con la Consejería de Cultura de la Comunidad Autónoma de Madrid, se realizará una prospección arqueológica de la franja de trazado en una banda de un ancho mínimo de 250 metros para todo el trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención a las terrazas del Manzanares (zona declarada Bien de Interés Cultural), así como al Canal del Manzanares y a las Fortificaciones de la Guerra Civil (declarados ambos Bienes de interés artístico, histórico y etnológico).

El Proyecto de Construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas: Vereda de San Martín o del Camino Real de San Martín de la Vega, y Vereda de Leganés a Perales del Río. Dicha reposición con base en la Ley 3/95 de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Comunidad Autónoma de Madrid, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel.

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

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

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

El Proyecto de Construcción incluirá en su documento planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de los préstamos, vertederos (si se demostrase su necesidad) e instalaciones auxiliares. El emplaza-

miento final se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

Se considerarán como zonas de exclusión, al menos, los espacios protegidos catalogados o inventariados, zonas con vegetación gipsícola, masas arboladas o arbolado disperso, areneros abandonados con agua y vegetación asociada, terrenos de alta permeabilidad, entorno de núcleos urbanos, cauces, zonas arqueológicas (tanto las declaradas o incoadas como bienes de interés cultural como las de alto potencial) puntos de interés geológico, y, en general, todas aquellas zonas de alto valor ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico.

Asimismo se considerará zona de exclusión toda el área comprendida entre los enlaces previstos de la M-50 y la N-IV y del eje del sureste, al ser zona de campeo del cernícalo primilla. En esta zona los accesos y movimientos de maquinaria se restringirán a la propia plataforma y a la franja comprendida entre la traza y la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla.

Los préstamos necesarios se obtendrán exclusivamente de canteras en explotación, debidamente legalizadas, de acuerdo con lo establecido en el estudio de impacto ambiental.

El estudio de impacto ambiental contempla como vertedero una zona denominada vertedero de Perales, que ocupa una superficie de forma triangular limitada por la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, la carretera M-301 y la línea objeto de esta declaración.

Dado que no se prevén sobrantes de tierras, en principio, todas las tierras procedentes de la excavación se emplearán exclusivamente en la explanación de la plataforma y en la restauración del falso túnel y del área comprendida entre la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, la línea objeto de esta declaración y la M-50.

En la redacción del proyecto de construcción en cuanto a las zonas de préstamos, vertidos, acopios, zonas de instalaciones y caminos de acceso a las obras se tendrán en cuenta los proyectos y obras de la autovía M-50, PAU de Vallecas y el eje del Sureste.

Independientemente de las localizaciones finalmente seleccionadas, los vertederos alojarán únicamente tierras sobrantes de la construcción del ferrocarril, y en ningún caso restos de la obra u otros residuos.

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

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, falso túnel (reposición del terreno y bocas), paso sobre el río Manzanares y otros cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a la restauración de los taludes, falso túnel y zona afectada por el viaducto sobre la vega del río Manzanares.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentren comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

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 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.

El falso túnel se proyectará de forma que la estructura quede completamente cubierta por tierras y sea capaz de soportar cargas asimétricas. La restauración se llevará a cabo con formas suaves y redondeadas evitando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se

revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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

11. *Protección del lugar de importancia comunitaria (LIC) ES3110006 «Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid»*

La alternativa elegida afecta al espacio denominado «Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid», propuesto por la Comunidad de Madrid como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC ES31006) y atraviesa el «Parque Regional de la Cuenca Baja de los ríos Manzanares y Jarama» (Parque del Sureste), situándose a unos 450 metros del perímetro noroccidental de la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA número 142) «Cortados y Cantiles de los ríos Manzanares y Jarama» declarada en cumplimiento de la Directiva 79/409/CEE, relativa a la conservación de las aves silvestres. Así pues, aunque la afección a la ZEPA no se produce por ocupación directa, se da la proximidad a uno de los méritos ambientales del espacio como es la colonia de cría del Cernícalo primilla de la iglesia de Perales del Río.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres y del Real Decreto 1997/1995 por el que se establecen medidas para garantizar la biodiversidad mediante la conservación de la fauna y flora silvestres, y una vez expuestas las razones de interés público de primer orden que justifican la necesidad del proyecto, se ha demostrado la ausencia de alternativas técnicamente viables que eviten la afección al LIC ES31006 «Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid». Por tanto, además de las medidas de adecuación ambiental del proyecto exigidas en la condición 1 y de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en la presente declaración, para dar cumplimiento a la Directiva y al Real Decreto citados es preciso establecer medidas compensatorias para garantizar el mantenimiento de los valores que motivaron la designación del LIC y la coherencia de la red Natura 2000.

A estos efectos, con anterioridad a la aprobación del proyecto de construcción, se redactará un proyecto de medidas compensatorias de la afección, incorporándolo al proyecto de construcción, en capítulo independiente. Dicho capítulo deberá constar de memoria, pliego de condiciones técnicas, planos y presupuesto con nivel de detalle de proyecto de construcción. Asimismo, para cada medida compensatoria deberá especificarse su justificación, el impacto que compensa, la fase o época de aplicación, la estimación de su eficacia, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia.

Entre las medidas compensatorias a adoptar se llevarán a cabo, al menos, las siguientes:

a) Medidas compensatorias de la afección al cauce y a la vega del río Manzanares:

Se procederá a la restauración de márgenes y bosques de ribera del río Manzanares desde la entrada en el Parque Regional, en el cruce con la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, hasta la Estación Depuradora Sur, con dos tipos de actuaciones:

Restauración de los márgenes del cauce en aquellos tramos en que no se encuentre canalizado, para recuperar las playas fluviales, zonas de nidificación de la cigüeñuela.

Restauración de bosques de ribera para crear una galería riparia, actualmente muy degradada y alterada por la introducción de especies exóticas.

Estas actuaciones se realizarán con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo y en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, considerando los proyectos de restauración previstos, entre ellos los derivados de las medidas compensatorias por las afecciones de la M-50.

b) Restauración de areneros en la vega del Manzanares:

Se procederá a la restauración ambiental de alguno de los areneros abandonados situados a ambos lados de la Cañada Real Galiana, entre el río Manzanares y la N-IV, en los que se han formado lagunas y desarrollo vegetación asociada al agua. La restauración se encaminará a la adecuación y mejora de los mismos como zona húmeda.

c) Medidas compensatorias por la afección a matorrales gipsícolas (hábitat prioritario):

Aunque la actuación que discurre por las cuevas yesíferas del río Manzanares no está incluida en esta declaración por estar ya ejecutada, si procede establecer medidas compensatorias de los impactos residuales de la misma. En las citadas cuevas se procederá a la restauración de matorrales gipsícolas degradados en una superficie que será al menos el doble de la superficie de vegetación gipsícola afectada por las obras. Se actuará preferentemente en la zona de dominio público del ferrocarril y en la zona comprendida entre el ferrocarril y la M-50. Si fuese necesario se procederá a la adquisición de terrenos para la ejecución de esta medida.

d) Medidas compensatorias para la mortalidad de aves debidas a colisiones. Modificación de tendidos eléctricos:

En el ámbito del Parque Regional y LIC se llevará a cabo un estudio para la localización de tendidos peligrosos para las aves, estableciendo, por tramos, un seguimiento de la mortalidad que ocasionan, las especies de aves afectadas y proponiendo medidas de señalización, adecuación o enterramiento de la línea así como previendo las medidas para su financiación.

e) Se establecerán, además de las anteriores, las que figuran en el capítulo 8.3 «Medidas compensatorias» del estudio de impacto ambiental: Medidas agroambientales, Programas de educación y divulgación y Planes de seguimiento de la fauna: cernícalo primilla, milano negro y halcón peregrino.

El desarrollo de las mismas se establecerá de acuerdo con la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid y se tendrán en cuenta las actuaciones en marcha y previstas en relación con las mismas, entre otras las medidas compensatorias previstas en el proyecto de la M-50 en el mismo ámbito de actuación.

12. Seguimiento y vigilancia

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

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones, para lo cual 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.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

La Dirección General de Ferrocarriles, 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 protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la emisión, al menos, de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración, especialmente en lo relativo al diseño y sistema constructivo del viaducto, a las medidas preventivas y correctoras sobre el núcleo urbano de Perales durante la construcción y la explotación, y a las medidas compensatorias previstas.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales 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.

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

c) Informes periódicos semestrales durante la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, exigidas en las condiciones de la presente declaración.

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

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en las condiciones de la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Estado y eficacia de las medidas de protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Incidencia del ferrocarril sobre la fauna, en especial en lo referente a atropellos, sobre el estado y efectividad de los pasos de fauna, cunetas, drenajes y cerramientos a que se refiere la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros y eficacia de las medidas aplicadas, 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 10.

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 explotación.

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

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.

13. Documentación adicional

La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación a 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:

Adecuación ambiental del proyecto, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y de la vegetación, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 4.

Estudio acústico y de vibraciones, y en su caso, proyecto de medidas de protección, a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento arqueológico y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento no inventariado ni descubierto, a que se refiere la condición 7.

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 8.

Proyecto de ubicación de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares a que se refiere la condición 9.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 10.

Proyecto de medidas compensatorias de la afección al Lugar de Importancia Comunitaria «Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid», a que se refiere la condición 11.

Programa de seguimiento y vigilancia a que se refiere la condición 12.

14. Definición contractual de las medidas correctoras

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

Aquellas medidas 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.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa Norte, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Madrid.

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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 26 de diciembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Descripción del estudio informativo y sus alternativas

El estudio informativo aborda el proyecto de la conexión directa entre la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa (en fase de construcción) y la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla (en explotación).

Para llevar a cabo la conexión se plantean dos corredores, uno al sur del núcleo urbano de Perales del Río perteneciente al término municipal de Getafe, y otro al norte del mismo.

El corredor Sur atraviesa la ZEPA número 142 «Cortados y Cantiles de los ríos Manzanares y Jarama» y el «Parque Regional en torno a los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama» (Parque Regional del Sureste). Este corredor deja encerrado dentro del triángulo ferroviario al núcleo de Perales del Río, siendo además la superficie contenida en dicho triángulo muy superior a la superficie encerrada por el corredor Norte.

El corredor Norte discurre exteriormente a la ZEPA, y atraviesa el Parque Regional por su extremo norte, en la vega del río Manzanares, penetrando parcialmente en el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC ES31006) «Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid». Ocupa una zona que el Ayuntamiento de Getafe tenía prevista en su Plan General de Ordenación Urbana para el enlace ferroviario Sevilla-Barcelona, y su trazado se sitúa en paralelo y muy próximo al de la autopista M-50 prevista en su anteproyecto.

Una vez analizados ambos corredores en función de diversas variables, el estudio informativo considera que el corredor Norte presenta ventajas con respecto al corredor Sur en todas las variables analizadas:

El corredor Sur deja encerrado dentro del triángulo ferroviario al núcleo de Perales del Río, siendo además el área contenida dentro de dicho triángulo muy superior al área encerrada por el corredor Norte.

El corredor Sur atraviesa la ZEPA número 142 «Cortados y cantiles de los ríos Manzanares y Jarama» y el «Parque Regional del Sureste», mientras que el corredor Norte discurre exteriormente a la ZEPA, al borde de la misma y atraviesa el Parque Regional cerca de sus límites.

El corredor Norte discurre por un área que el Ayuntamiento de Getafe tenía prevista en su plan de ordenación urbana para el enlace ferroviario Sevilla-Barcelona, no ocurriendo así con el corredor Sur.

El corredor Norte discurre asimismo paralelo y muy próximo al trazado del anteproyecto de la M-50, por lo que el impacto acumulado de ambas infraestructuras, la fragmentación del territorio y el efecto barrera son inferiores al del corredor Sur, en el que las dos infraestructuras están separadas por unos centenares de metros, constituyendo dos barreras independientes.

De acuerdo con ello, el trazado de la actuación se define por el norte del núcleo de Perales del Río, junto al trazado previsto para la M-50 y al norte de la misma.

El trazado para la conexión de las líneas Madrid-Barcelona y Madrid-Sevilla se ha independizado para las dos vías de la conexión: «sentido Barcelona-Sevilla» y «sentido Sevilla-Barcelona», salvo en la zona del falso túnel (junto a Perales del Río) y del viaducto del río Manzanares, en donde se ha definido un único eje. A la vía sentido Barcelona-Sevilla se le ha dado una kilometración continua (longitud total: 5,195 km.) y la de sentido Sevilla-Barcelona se ha dividido en dos tramos separados por un tramo común con el eje Barcelona-Sevilla.

El trazado de la vía sentido Barcelona-Sevilla se inicia bifurcándose de la línea Madrid-Barcelona, para seguidamente girar y cruzar bajo la misma. A continuación cruza el río Manzanares mediante un viaducto, para proseguir en falso túnel. A la salida del falso túnel, la rasante sube con la rampa máxima admisible para cruzar sobre la línea Madrid-Sevilla para, a continuación, ir aproximándose a la misma y conectar con ella.

El trazado de la vía «sentido Sevilla-Barcelona», se inicia bifurcándose de la línea Madrid-Sevilla para seguidamente continuar en falso túnel y cruzar en viaducto el río Manzanares. A continuación del viaducto gira, aproximándose a la línea Madrid-Barcelona para conectar con ella.

Como estructuras más importantes cabe citar el viaducto de cruce de ambas vías sobre el río Manzanares con una longitud de 665 metros entre los puntos kilométricos 2,148,5 y 2,813,5 (referidos a la vía Barcelona-Sevilla) y el falso túnel, también para vía doble, de 315 metros entre los puntos kilométricos 2,835 y 3,150, referidos a la misma vía.

ANEXO II

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental indica que el objeto del proyecto es complementar el trazado de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona en sus primeros kilómetros y permitir la conexión con la línea, ya en explotación, Madrid-Sevilla.

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: aspectos climáticos, geología y geomorfología, hidrología, suelos, vegetación, fauna, paisaje, sistema socioeconómico, sistema territorial, recursos culturales y espacios naturales protegidos.

De la información del inventario de la situación preoperacional, el estudio destaca lo siguiente:

Geológicamente la totalidad del área estudiada se sitúa en la depresión terciaria de la Cuenca de Madrid. El conjunto de las aguas superficiales de la zona corresponde a la subcuenca del río Manzanares, siendo éste el principal cauce del ámbito cercano a dicha zona y el único que mantiene un caudal permanente. Los restantes cauces presentan tan solo un caudal esporádico, relacionado con episodios lluviosos.

La vegetación de la zona está constituida por las siguientes unidades: formaciones riparias, matorral gipsícola, eriales, áreas antropizadas, cultivos herbáceos de secano, cultivos herbáceos de regadío, cultivos leñosos de secano y arbolado disperso u ornamental.

La fauna se distribuye en los siguientes hábitats: ríos y riberas, matorral, regadío, secano y antrópico. El estudio selecciona aquellas especies características de la zona que, como en el caso del milano negro, halcón peregrino y cernícalo primilla, constituyen parte de los objetivos de conservación de la ZEPA número 142.

El estudio describe el planeamiento urbanístico en la zona del proyecto en el término municipal de Madrid (Suelo Urbanizable Programado y Reservas de suelo para Infraestructuras) y en el de Getafe (Suelo Urbano, Suelo Urbanizable no Programado, Suelo no Urbanizable Común, Reserva de Suelo para red ferroviaria y Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido). Indica las vías pecuarias existentes en el área: Vereda de San Martín o del Camino Real de San Martín de la Vega y Vereda de Leganés a Perales del Río. Señala los recursos culturales constituidos por dos zonas arqueológicas: zonas declaradas e incoadas como Bien de Interés Cultural (se corresponden, en este caso, con los terrenos incluidos en el término municipal de Getafe), Zonas de Alto Potencial Arqueológico (correspondientes a la parte del trazado que discurre en el término municipal de Madrid), y Bienes de interés artístico, histórico y etnológico: Canal del Manzanares

y Fortificaciones de la guerra civil (constituido por un conjunto de trincheras y oquedades en los escarpes yesíferos).

El estudio enumera tres espacios naturales protegidos en la zona:

Parque Regional de la Cuenca Baja de los ríos Manzanares y Jarama (Parque del Sureste).

Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) número 142 «Cortados y Cantiles de los ríos Manzanares y Jarama», incluida dentro del Parque Regional, aunque no alcanza los límites de éste en la zona señalada al norte de Perales del Río.

Lugar de Interés Comunitario (LIC). «Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid», coincidente en su delimitación con el Parque Regional y que incluye, por tanto, la ZEPA número 142.

La alternativa Norte afecta al parque Regional y al LIC. La alternativa Sur, además de a los espacios citados, afecta a la ZEPA número 142.

El estudio caracteriza y valora los impactos significativos de la siguiente forma: impactos compatibles (clima y valores culturales), impactos moderados (geología y geomorfología, hidrología, calidad de las aguas superficiales y subterráneas, suelos, vegetación, fauna y medio socioeconómico), impactos severos (formas naturales del relieve, vegetación, paisaje, planeamiento urbanístico, espacios naturales protegidos y patrimonio histórico-artístico). Incluye una matriz de identificación de impactos del medio físico-natural y del medio socioeconómico-territorial, y otra matriz de caracterización y valoración de los mismos.

El estudio concluye que los impactos simples más destacables, sin considerar los posibles efectos acumulativos y sinérgicos con otras actuaciones, son los identificados sobre el sistema territorial, concretamente sobre espacios naturales protegidos, planeamiento urbanístico y valores culturales, así como los relacionados con el paisaje, las formaciones vegetales singulares y la alteración del relieve.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de impactos las referidas a la calidad del aire, riesgos geológicos, suelos, sistema hidrológico, recursos hídricos subterráneos, vegetación, fauna, paisaje, restauración e integración paisajística de la obra, servicios afectados, patrimonio arqueológico y ruido. Como principales medidas compensatorias se indican: restauración de la ribera del río Manzanares, medidas agroambientales, modificación de tendidos eléctricos, programas de educación y divulgación, y planes de seguimiento del cernícalo primilla, milano negro y halcón peregrino.

El programa de vigilancia ambiental enumera los aspectos a vigilar y los objetivos establecidos para ello en cada uno de los siguientes apartados: jalonamiento de la zona de ocupación del trazado, de los elementos auxiliares y de los caminos de acceso; protección de la calidad del aire; conservación de suelos; protección de los sistemas fluviales y de la calidad de las aguas; protección y restauración de la vegetación; protección de la fauna; del patrimonio histórico-artístico y de las condiciones de sosiego público.

El estudio incluye cartografía temática ambiental sobre: mapas litológicos, hidrológicos, de suelos, comunidades bióticas, paisaje, planeamiento urbanístico, sistema territorial, patrimonio cultural, espacios naturales, síntesis ambiental. Por último el estudio contiene el documento de síntesis y un reportaje fotográfico.

ANEXO III

Información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

Ayuntamiento de Getafe.
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.
RENFE.

El contenido ambiental de las alegaciones es el siguiente:

El Ayuntamiento de Getafe considera que el impacto más importante es el que incide sobre el elemento social. Las diversas vías proyectadas (autovías, líneas de alta velocidad, etc.) producirán elevados y continuos niveles de ruido y la ocupación del territorio en un ecosistema necesario para el desarrollo de la avifauna de la zona. Especialmente afectada por este proceso se verá la colonia de Cernícalo primilla que anida en la antigua iglesia de Perales del Río, incluida en el catálogo de especies amenazadas de la Comunidad de Madrid.

Estima que la medida correctora más importante e imprescindible que debe contemplar el estudio de impacto ambiental es el enterramiento del trazado a lo largo del espacio del barrio y su área de influencia.

Indica que para compensar el impacto sobre el elemento social relativo a Perales del Río, deberán proponerse medidas compensatorias conforme a una valoración cualitativa y cuantitativa del elemento social de acuerdo con la normativa vigente.

La Sección de Planeamiento del Ayuntamiento de Getafe, señala que el trazado discurre, en uno de sus tramos por suelo no urbanizable común y por suelo no urbanizable de protección especial, zona C de protección de yacimientos arqueológicos. De acuerdo con ello, la solicitud de licencia para cualquier actividad en dicha área deberá adjuntar un informe del Departamento de Arqueología de la Consejería de Cultura de la Comunidad Autónoma de Madrid, y deberá contar con la dirección facultativa de un arqueólogo titulado para realizar las excavaciones prospectivas, en el caso de que el informe anterior así lo determine.

Manifiesta que el trazado discurre asimismo, en otro tramo, por suelo urbanizable no programado calificado como suelo industrial. La ocupación por parte de la traza inutiliza dichos suelos para el uso industrial, por lo que será necesario modificar el planeamiento de forma que se respeten los derechos de los propietarios de suelo.

Por último señala que se deberá atender a lo expuesto en la Resolución de 9 de marzo de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autopista M-50, tramo N-II a N-IV, dada la similitud entre esta autopista y el trazado de la vía férrea.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid realiza en su alegación una serie de consideraciones específicas relativas a: espacios protegidos; vegetación; fauna; planeamiento urbanístico y ordenación territorial; movimientos de tierras, préstamos y vertidos; y vibraciones e impacto acústico.

Considera insuficientes las medidas compensatorias propuestas en el estudio de impacto ambiental, y propone a su vez otras medidas compensatorias complementarias tales como: medidas para la mejora de la hábitats, restauración de las riberas del río Manzanares, medidas agroambientales, medidas compensatorias al núcleo de Perales del Río, modificación de tendidos eléctricos y programas de educación y divulgación.

RENFE manifiesta su acuerdo con la alternativa elegida, la que transcurre al norte de Perales del Río, debido a la menor afectación urbanística y a los mejores parámetros de diseño.

Dada la existencia de una curva circular de radio 1.600 metros en el ramal de conexión Barcelona-Sevilla, que no permite alcanzar el rango de velocidad de 200 kilómetros/hora, propone armonizar el trazado de modo que en toda la longitud de los ramales no exista ningún tramo en el que la velocidad de diseño sea inferior a 200 kilómetros/hora.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

1848 *ORDEN ECO/143/2002, de 10 de enero, reguladora de los ficheros automatizados de datos de carácter personal de la organización central y de determinados organismos públicos adscritos al Ministerio de Economía.*

La Orden Ministerial de 27 de julio de 1994 («Boletín Oficial del Estado» del 29) reguló por primera vez los ficheros automatizados de datos de carácter personal de los servicios centrales y organismos autónomos del Ministerio de Economía y Hacienda, en cumplimiento del mandato contenido en la disposición adicional segunda de la Ley Orgánica 5/1992 de 29 de octubre («Boletín Oficial del Estado» del 31), de regulación del Tratamiento Automatizado de los Datos de Carácter Personal que dispuso la regulación por las Administraciones Públicas responsables de los ficheros automatizados, de los existentes con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley.

A su vez, la Orden Ministerial de 26 de julio de 1994 (Boletín Oficial del Estado del 27 de julio) reguló igualmente los ficheros automatizados de datos de carácter personal del extinto Ministerio de Comercio y Turismo.

Derogada posteriormente la Ley Orgánica 5/1992, de 29 de octubre, de regulación del Tratamiento Automatizado de los Datos de Carácter Personal, por la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, y derogado igualmente el Real Decreto 1884/1996, de 2 de agosto, de estructura orgánica básica del Ministerio de Economía y Hacienda, y sustituido por los Reales Decretos 1.371/2000, de 29 de julio, y 1.330/2000, de 7 de julio, que desarrollan las respectivas estructuras orgánicas de los Ministerios de Economía por un lado, y de