

Dirección General de Bosques y Biodiversidad (Generalidad de Cataluña).

Comenta las diversas vicisitudes surgidas en la tramitación del expediente y adjunta copia de la Declaración de Impacto Ambiental formulada por el Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña.

Dirección General de Pesca y Asuntos Marítimos (Generalidad de Cataluña).

Propone que se estudie el efecto conjunto de todas las actuaciones que se llevan a cabo en la zona. Considera necesario un plan de vigilancia a fin de controlar la calidad de las comunidades que colonicen el nuevo sustrato. Sugiere la elaboración de un proyecto específico del arrecife artificial. Añade que se deben establecer medidas de protección de los recursos pesqueros y elegir una alternativa que valore el uso sostenible de los mismos.

**12291** *RESOLUCIÓN de 4 de junio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de trazado «Ampliación de la autopista de peaje A-6. 3.º carril entre Villalba y el enlace del Valle de los Caídos», 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, 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, 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 Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió, con fecha de 28 de enero de 2000, la memoria - resumen del proyecto de trazado «Ampliación de la autopista de peaje A-6. 3er carril entre Villalba y el enlace del Valle de los Caídos», para que se evaluaran las consecuencias ambientales del mismo.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el previsible impacto ambiental del proyecto de trazado.

Como consecuencia de las respuestas recibidas la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, decidió someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto en cuestión.

Con fecha de 29 de junio de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

Con fecha 8 de septiembre de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental amplió la consulta a otros organismos.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el proyecto de trazado y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 17 de agosto de 2001, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha de 6 de marzo de 2002, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del proyecto de trazado, que incluye como anejo el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Con fecha 1 de julio de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente requirió a Castellana de Autopistas, S.A., información complementaria relativa a algunos aspectos no suficientemente detallados en el estudio de impacto ambiental, que fue remitida por Castellana de Autopistas, S.A. para facilitar la elaboración de la presente declaración de impacto ambiental.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto de trazado.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

El anexo V sintetiza la información complementaria al estudio de impacto ambiental.

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 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado «Ampliación de la autopista de peaje A-6. 3er carril entre Villalba y el enlace del Valle de los Caídos».

#### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera ambientalmente viable el trazado para la ampliación de la autopista A-6 propuesto en el proyecto de trazado, siempre y cuando en la ejecución del proyecto se observen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se oponga a la presente declaración, y se cumplan las condiciones que a continuación se exponen:

##### 1. Adecuación ambiental del trazado.

Si resultase viable el desplazamiento del acceso a Collado Villalba, tal y como se establece en la condición 1 de la declaración de impacto ambiental del proyecto de trazado con clave T4-M-9001 «Ampliación de la Autopista A-6. 4.º carril entre Las Rozas (Norte) y Villalba», se incorporará dicha modificación al presente proyecto de trazado.

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y reposición de los servicios afectados.

Durante la construcción y explotación del nuevo carril, se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola, debiendo señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras.

Se repondrán todos los caminos afectados por el desarrollo de las obras, dándose continuidad a todos los pasos transversales a través de la actual autopista, empleando para ello, como mínimo, la sección que poseen en la actualidad.

Además, se garantizará durante la construcción y explotación de los nuevos carriles la continuidad del funcionamiento de los servicios interceptados (red de saneamiento, red de abastecimiento, líneas eléctricas, líneas telefónicas, etc.,...).

Se prestará especial atención, sobre todo en la fase de construcción, a las conexiones con los caminos, vías ferroviarias y carreteras actualmente en servicio, entre las que destaca: la carretera de Los Negrales a Alpedrete (p.k. 1+680 de la margen derecha); la línea ferroviaria Madrid-Segovia (p.k. 1+900, de la misma margen); la N-VI (p.k. 2+840, en la margen derecha); la carretera M-527 al Valle de Los Caídos (p.k. 6+700, también en la margen derecha).

##### 3. Protección del sistema hidrológico.

Se proyectarán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Tajo, las medidas preventivas y correctoras y de control necesarias para garantizar la preservación de la calidad de las aguas durante la realización de las obras, entre las que se incluirán las que se exponen a continuación:

De manera previa al inicio de las obras se presentará un estudio hidrológico en el que se incluya la delimitación del Dominio Público Hidráulico (DPH) de los cauces afectados, en el que se recojan las determinaciones que establezca la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Asimismo, el muro previsto desde el p.k. 6+350 al 6+500 (sentido Madrid), paralelo al arroyo de los Llanos o de Los Linos, así como los terraplenes proyectados desde el p.k. 5+600 a 5+800 (sentido La Coruña), se modificarán de manera que no invadan el Dominio Público Hidráulico, y se realizarán las actuaciones necesarias para asegurar la capacidad de desagüe mencionada en el párrafo precedente.

Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona, no se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente, por escorrentía o por erosión.

Se procederá a la impermeabilización del parque de maquinaria, especialmente de la zona donde se realicen las operaciones de mantenimiento de la maquinaria empleada en la obra. En cualquier caso estas operaciones de mantenimiento se realizarán exclusivamente sobre superficies impermeabilizadas y adecuadamente acondicionadas para ello.

Se instalarán cunetas perimetrales y balsas de decantación provisionales durante la fase de obras para la recogida de las aguas de drenaje de los parques de maquinaria en las instalaciones auxiliares.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre las aguas superficiales.

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

La salida de aguas de esta fosa se conectará, en caso de ser posible, con la red de distribución municipal existente, aprovechando al máximo el propio corredor de la autopista para la ubicación de las tuberías; en el caso de que esto no sea posible, la salida de aguas tratadas se orientará hacia vaguadas o pequeños arroyos, pero nunca tendrá su salida a una distancia inferior a 100 m del río Guadarrama o de los arroyos de Poveda, Los Llanos, o La Pradovera.

El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua, siempre que no sea sobrepasado el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos (Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los títulos Preliminar, I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas. (Boletín Oficial del Estado n.º 103, de 30.04.86). Corrección de errores: (Boletín Oficial del Estado n.º 157, de 02.07.86); y Real Decreto 1315/1992, de 30 de octubre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los Títulos Preliminares I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas, aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril). En caso de sobrepasar los límites establecidos en el mencionado Real Decreto 849/86, deberá tratarse el agua por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

Residuos tales como aceites, combustibles, cementos, etc., procedentes de la zona de instalaciones durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable, (Ley 20/1986, de 14 de mayo, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos; y Título VI de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos). En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

Se dispondrán parapetos, entramados vegetales o barreras de retención de sedimentos en las obras próximas a los cauces, que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en las inmediaciones de los cursos de agua y de los barrancos.

Con el propósito de garantizar la menor afección a los cauces de la zona, previamente al inicio de las obras, se establecerán planes de emergencia, que incluirán las medidas a aplicar en caso de vertidos accidentales a los cursos de agua.

Los acopios de materiales, así como los acopios de tierra vegetal o sobrantes de obra, se situarán en zonas donde no puedan ser arrastrados por la escorrentía superficial del terreno.

Además, se minimizará la franja de afección a las riberas de los cauces anteriormente mencionados, cruzados por el eje, ocupándose la anchura estrictamente necesaria de actuación en torno al eje de la vía que permita la construcción de la misma. Asimismo, se procederá a la restauración posterior de los cursos atravesados, tanto morfológica como vegetalmente, en una longitud aguas arriba y aguas abajo del mismo que supere la franja de afección estricta.

El programa de vigilancia ambiental deberá incluir, además del seguimiento de las aguas procedentes de las balsas de decantación, el seguimiento analítico de la calidad de las aguas del río Guadarrama y de los arroyos de La Pradovera y Los Llanos. Para ello se establecerán puntos de control de calidad aguas arriba y aguas abajo de la zona de obras en cauces mencionados, y se realizará una analítica completa previa al inicio de las obras que será tomada como blanco ambiental.

Si la calidad de las aguas empeorase a consecuencia de las obras, se establecerán medidas adicionales de protección y restricción (limitación del movimiento de maquinaria, tratamiento de márgenes, barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación provisionales,...)

#### 4. Prevención de la contaminación acústica y atmosférica.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la variante serán los establecidos en el Decreto 78/1999, (de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección acústica en la Comunidad de Madrid), medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

##### Zonas residenciales:

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

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 50 dB (A).

##### Zonas industriales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 75 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 70 dB (A).

##### Zonas comerciales o empresariales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 70 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 60 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 (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).

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

Como medidas preventivas y correctoras encaminadas a garantizar, en la medida de lo posible, estos valores límite establecidos en el mencionado Decreto 78/99, se realizará un proyecto de medidas de protección acústica que incluya:

Disposición de pantallas de protección, al menos, en los siguientes puntos:

P.K. Inicio	P.K. Fin	Margen
0+840	1+260	Derecha.
1+430	1+700	Derecha.
1+340	2+420	Izquierda.
2+580	2+740	Izquierda.
6+760	6+980	Derecha.

Los puntos de inicio y fin de cada tramo propuesto se tomarán como valores aproximados, determinándose los definitivos en el proyecto de construcción, en función de las reducciones reales de las barreras y del cumplimiento de los objetivos especificados en el comienzo de la presente condición.

Un estudio sobre la tipología de las pantallas (translúcidas, opacas...) y materiales a emplear (metacrilato, ...) en cada caso, en función de: las especificaciones constructivas necesarias para garantizar el cumplimiento de los niveles propuestos; proximidad a las edificaciones a proteger; intensidad lumínica de luz natural actual en el interior de las mismas, etc...

Utilización de maquinaria de obra homologada según el Real Decreto 245/89, de 27 de febrero, de aproximación de las legislaciones sobre determinación de la emisión sonora de máquinas y materiales utilizados en las obras de construcción.

Realización de las inspecciones técnicas y las operaciones de mantenimiento necesarias para que dicha maquinaria no supere las especificaciones del mencionado Real Decreto.

Empleo de silenciadores en compresores, motores, perforadoras, etc... Ubicación, en casetas insonorizadas, de aquella maquinaria que genere unos mayores niveles de ruido, en zonas próximas a núcleos habitados.

Establecimiento de horario de realización de las obras de 8 a 22 horas, y justificación adecuada para aquellas actividades de obra que sea necesario llevar a cabo durante el periodo nocturno, por motivos de seguridad, generación de otros impactos, o causas de fuerza mayor.

Asimismo, para prevenir la emisión de polvo y partículas en la zona de obras, producidas por movimientos de tierras y circulación de maquinaria, durante toda la fase de construcción se deberá:

Realizar riegos periódicos en todas aquellas zonas donde sean previsible estas afecciones (como superficies desnudas, o acopios de inertes y tierra vegetal), que se intensificarán en el entorno de núcleos habitados y durante los periodos más secos.

Verificar que todos los camiones que transporten áridos cubren sus cajas con lonas sus cajas con lonas.

Realizar las operaciones de mantenimiento de la maquinaria para que las emisiones de la misma no superen los criterios establecidos en la Directiva 96/69/CE, de 8 de octubre, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica por las emisiones de los vehículos a motor.

Todas las medidas de protección establecidas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, incluyéndose las actuaciones

necesarias para su adecuación estética e integración paisajística, en su caso.

Con el objeto de verificar el modelo acústico aplicado en el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen a los objetivos de calidad y para las que no se hayan establecido medidas de protección acústica.

Asimismo, se incluirán en dicho programa los controles necesarios para verificar que se cumplen las medidas encaminadas a minimizar la afeción debida a las emisiones de polvo y partículas.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de complementar las medidas mitigadoras, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

5. Protección del Patrimonio Histórico-Artístico y Arqueológico y Vías Pecuarias.

El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica realizada a lo largo de la traza en aquellas zonas identificadas en el estudio de impacto ambiental como de mayor potencialidad para albergar restos arqueológicos. Asimismo, dicha prospección incluirá zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos serán coordinados por la Dirección General de Patrimonio Histórico-Artístico de la Consejería de Las Artes de la Comunidad de Madrid, requiriéndose la presentación previa de un programa detallado de intervención.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo autorizado.

Se evitará toda afeción a los recursos culturales inventariados en el estudio de impacto ambiental, tanto los más cercanos al trazado, como aquellos más alejados que podrían verse afectados por movimientos de maquinaria o instalaciones auxiliares.

Se asegurará que el Bien de Interés Cultural Dolmen de Entretérminos, situado junto al enlace Villalba, no sea afectado, realizándose los ajustes de trazado que sean necesarios y quedando dicha zona excluida para la ubicación de instalaciones auxiliares, zonas de acopios temporales o permanentes, caminos de obra, etc...

Se dispondrán las medidas necesarias para garantizar que la posible afeción al vallado de la finca Monasterio (próxima a la autopista a la altura del p.k. 2+900) se limita a lo estrictamente necesario para la ejecución de lo previsto en el proyecto de construcción. Se realizará la restitución del vallado afectado con la misma tipología constructiva que la existente en la actualidad.

Se revisará la correcta ubicación de todas las vías pecuarias existentes en el entorno del tramo objeto de estudio, y en particular de: Cañada Real Segoviana, Cordel de Valladolid, Cañada Real de Las Merinas (Tramo I); Vereda de las Ventas; Vereda de la Cal; Cordel de la Puerta de Hierro por las Heras de San Roque; para lo que se consultará a la Dirección General de Agricultura de la Consejería de Economía e Innovación Tecnológica de la Comunidad de Madrid.

Si bien actualmente existe afeción de la autopista A-6 sobre determinadas vías pecuarias, el proyecto incrementará la afeción actual sobre algunas de ellas, por lo que el proyecto de construcción recogerá la reposición de todas las vías afectadas por la ampliación que se encuentran efectivamente en uso, mediante pasos adecuados, cumpliendo en todo caso, las especificaciones incluidas en la Ley 8/1998, de 15 de junio, de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid.

6. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares.

Se emplearán únicamente aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, se deberá presentar la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su oportuna tramitación.

En el documento de información complementaria se establecen como zonas de vertido:

Vertedero n.º 1, situado en el p.k. 4+800 de la margen izquierda, con una superficie aproximada de 17.300 m<sup>2</sup>.

Vertedero n.º 2, en el p.k. 0+800 de la margen izquierda, con una superficie de 4.200 m<sup>2</sup>.

Ambas zonas, así como la zona propuesta como zona de instalaciones auxiliares de obra en el documento de información complementaria, se consideran ambientalmente viables.

Se utilizarán como caminos auxiliares de obra las vías de servicio paralelas a la autopista en todo el tramo, evitándose en la medida de lo posible la apertura de nuevos caminos y, en caso de que fueran necesarios, se incluirá en el proyecto de construcción la justificación de dicha necesidad, así como las medidas ambientales necesarias para garantizar su correcto uso y restauración tras la finalización de las obras. En ningún caso se utilizarán para este fin las zonas caracterizadas como sensibles en la presente condición.

Asimismo, se remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de manera previa al inicio de las obras, la documentación enmendada en el párrafo anterior, para la aprobación definitiva de la ubicación y plan de restauración de dichos caminos.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, de escala no inferior a 1:2.000, de localización de todas las instalaciones auxiliares, vertederos y caminos de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

Entre dichas zonas de exclusión se contarán, al menos, las siguientes: zonas protegidas, puntos de interés geológico o geomorfológico; zonas bióticas de interés singular, y en general masas arboladas de cualquier tipo; espacios protegidos, catalogados o inventariados; zonas de afeción a los yacimientos arqueológicos; cauces y riberas existentes en la zona afectada; y, en general, todas aquellas zonas de alto valor ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico.

7. Protección de la fauna y de la vegetación.

Para minimizar la afeción sobre la vegetación natural, se tomarán las siguientes medidas:

Se tomarán las medidas oportunas para restringir la ocupación del terreno durante las obras. Esta ocupación se ceñirá lo más posible al ancho de la traza. Para ello, se procederá al jalonado de la zona de ocupación estricta del trazado, jalonando asimismo los límites de las zonas de vertedero, zonas de ubicación de instalaciones auxiliares, y caminos de obra.

A su vez, se procederá al jalonado de manera diferencial, de las zonas de alto valor ecológico, paisajístico o cultural, entre las que se incluirán: las masas arbóreas a lo largo de las márgenes de la autopista o en determinadas zonas de la mediana; los elementos culturales enumerados en el apartado 5; los cauces de los arroyos de Poveda (p.k. 1+340); de Los Llanos (p.k. 2+360); y de La Pradovera (p.k. 5+580), así como del río Guadarrama (p.k. 5+300); el «Parque Regional del Curso Medio del río Guadarrama y su Entorno», cruzado por la actual A-6 a la altura del p.k. 5+300.

Durante las obras se tomarán las medidas oportunas para afectar exclusivamente a la vegetación de ribera incluida en los bordes de la explanada de la autovía; especialmente la asociada al río Guadarrama y a los arroyos de Los Llanos y de La Pradovera, ocupándose la anchura estrictamente necesaria de actuación en torno al eje de la vía que permita la construcción de la misma.

La modificación de la estructura de paso sobre el río Guadarrama se realizará de forma que los nuevos elementos de la misma queden fuera de la banda de vegetación riparia, garantizando la mínima afeción a ésta incluso durante la ejecución de las obras.

Se procederá a marcar de manera clara aquellos pies próximos a la zona de obras que no será necesario talar, pero que se podrán ver afectados por el tránsito de personas y maquinaria.

Se procederá a la instalación de protectores (tablones de 3 m de altura, o dispositivos similares) en aquellos pies que puedan verse afectados.

En caso de que, a pesar de las medidas de protección adoptadas, se produjeran daños en la vegetación arbórea adyacente a las obras, se procederá al tratamiento de las heridas o daños, así como a la reposición de los ejemplares que no hubieran podido sobrevivir.

Se establecerán medidas de prevención de incendios para dar cumplimiento al Decreto 341/1999, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Prevención de Incendios de la Comunidad de Madrid.

Una vez finalizada la obra, se procederá a la limpieza total de las superficies afectadas, así como a la restauración de las mismas, especialmente las zonas ocupadas por instalaciones temporales.

Además de las medidas definidas para la protección de la vegetación, para la fauna de la zona se establece:

Adecuación de los drenajes transversales, y particularmente de los pontones que dan servicio a los arroyos de Poveda; de Los Llanos; y de La Pradovera, en los términos definidos en el estudio de impacto ambiental y en el documento de información complementaria.

Se detallarán las características del vallado de la vía, que se diseñará de manera que impida eficazmente el acceso de la fauna a la misma, e incorporará los mecanismos necesarios para el escape de los animales

que accedan a ella. Esta medida se verificará de manera especial en las zonas de la autopista colindante el «Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama y su Entorno» (p.k. 5+300 de la margen derecha), así como Montes Preservados (p.k. 1+300 a 1+400 aproximadamente y p.k. 7+000 a 7+400) y Hábitats de Interés (las zonas mencionadas para Montes Preservados así como pp.kk. 4+400 a 4+750 y 5+700 a 5+850).

Se elaborará un estudio de detalle destinado a conocer los requerimientos biológicos y de comportamiento de las diferentes especies de fauna terrestre de la zona. De las conclusiones de dicho estudio se establecerá el diseño de los pasos definidos, así como su ubicación, formas, dimensiones y acondicionamiento ambiental. El diseño de las características técnicas deberá ser realizado por un especialista en fauna, y sus resultados deberán ser remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental para su aprobación.

El plan de vigilancia y seguimiento incluirá un seguimiento de las medidas correctoras y compensatorias expuestas en la presente condición, en función de cuyos resultados se inferirá la necesidad de su revisión.

#### 8. Protección y conservación de los suelos.

Conjuntamente al replanteo de las obras, se delimitarán físicamente las superficies que vayan a quedar, provisional o definitivamente ocupadas por éstas, así como por las restantes obras auxiliares (incluyendo, entre otras: parques de maquinaria, oficinas y vestuarios, áreas de acopios de materiales y tierra vegetal, y cuantas otras instalaciones sean necesarias para la ejecución de las obras), con el fin de evitar todo tipo de alteración a cualquier espacio ajeno al estrictamente necesario. En cualquier caso, se localizarán y jalonarán de manera diferencial, aquellas zonas de mayor valor ambiental, entre las que se incluirá específicamente:

Parque Regional del Curso Medio del río Guadarrama y su Entorno.  
Los cauces de los arroyos.

Paso Superior del cruce con la carretera M-601, p.k. 0+320.

«Dolmen de Entretérminos», situado a la altura del p.k. 40+500 de la actual A-6, en su límite más próximo a la zona de actuación.

Zonas urbanizadas colindantes a las obras.

Montes Preservados (pp.kk. 1+300 a 1+400 aproximadamente y pp.kk. 7+000 a 7+400), y Hábitats de Interés (las zonas mencionadas para Montes Preservados así como del p.k. 4+400 a 4+750 y p.k. 5+700 a 5+850).

La localización de los Montes Preservados y Hábitats de Interés se realizará a la mayor escala que permita la información que proporcione el organismo ambiental competente.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda ser directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones, cuya altura deberá definirse en el pliego de condiciones técnicas particulares del proyecto de construcción, y no será superior a 1,5 m, de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización. En caso de permanecer acopiada por periodos superiores a los 6 meses, deberán diseñarse medidas adecuadas para el mantenimiento de sus propiedades estructurales y físico-químicas.

En el proyecto de construcción se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

Si accidentalmente se produjera algún vertido de sustancias contaminantes de cualquier tipo, y más concretamente de materiales utilizados en las operaciones de mantenimiento de la maquinaria de obra o debidos al propio uso de ésta, se procederá a recoger dicho vertido junto con la parte afectada de suelo para su posterior tratamiento.

El paso de la maquinaria pesada se restringirá a los caminos señalados para ello, y se impedirá su tránsito por otras zonas, para evitar la compactación y degradación de los suelos.

Se vigilará el estado del suelo para evitar la excesiva compactación del mismo, así como la formación de regueros. Esta vigilancia se intensificará en las épocas de mayores precipitaciones. En el caso de localizarse zonas excesivamente compactadas se efectuarán operaciones de ripado o arado, de tal manera que se evite la formación de una coraza superficial.

El plan de vigilancia y seguimiento incluirá un seguimiento de las medidas expuestas en la presente condición, en función de cuyos resultados se inferirá la necesidad de su revisión.

#### 9. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

En dicho proyecto se incluirán los métodos técnicos, plan de trabajo y operaciones de mantenimiento que sean necesarias para el adecuado desarrollo de la vegetación implantada. Asimismo se estudiará su evolución, proponiéndose las medidas adicionales que sean necesarias para asegurar su mantenimiento y desarrollo satisfactorio, tanto durante la ejecución de la obra, como durante el periodo de garantía de la misma.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, obras de fábrica, etc.), así como áreas de vertedero, viario de acceso a la obra, e instalaciones temporales. Además, se realizará un conteo aproximado del número de pies afectados, según especies, de manera que se repongan, en las revegetaciones previstas, el mismo número de pies de cada especie que hayan sido eliminados a consecuencia de las obras.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles, de tratamiento especial:

LIC del río Guadarrama

Arroyos de La Poveda, Los Llanos y Pradovera.

Montes Preservados.

Hábitats de Interés recogidos en la Directiva 92/43/CEE (relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres).

Zonas arboladas en general.

Vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado, machaqueo y hormigonado, viario de acceso a la obra, desmontes, terraplenes, y en general todas las zonas donde se hayan ubicado instalaciones temporales de la obra.

La selección de las plantas se realizará en función de las características que presentan en cuanto a su posible integración con respecto a los elementos del paisaje propio de la zona, seleccionando especies autóctonas. En el caso de las actuaciones de revegetación para formaciones que no buscan la creación de un ecosistema natural, (como áreas interiores de enlace), se podrán utilizar especies propias de jardinería.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. En cualquier caso, los desmontes no serán superiores a 1H:2V, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense las ventajas de taludes más tendidos.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, 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 provisional de la obra.

Todos los datos y conceptos del mencionado proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, figurarán en la memoria, planos y anejos, pliego de prescripciones y presupuesto del proyecto de construcción.

Todos los datos y conceptos del mencionado proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, figurarán en la memoria, planos y anejos, pliego de prescripciones y presupuesto del proyecto de construcción.

#### 10. Afeción a espacios naturales y medidas compensatorias.

Debido a la ampliación de carriles, se expropiaran 4.121 m<sup>2</sup> de zonas incluidas en Hábitats de Interés y Montes Preservados. Además se modificará la estructura de paso de la autopista sobre el río Guadarrama, modificación que se llevará a cabo en el interior del LIC «Cuenca del Río Guadarrama» (LIC ES 3110005). Es por ello, que además de incluirse un «proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra», el proyecto de construcción incluirá, además las siguientes medidas compensatorias:

Se revegetará una superficie no inferior al doble de terreno afectado en el LIC «Cuenca del Río Guadarrama». Esta superficie deberá ser colindante con el LIC, o estar incluida en su interior. Los terrenos a revegetar serán de titularidad pública, situándose preferentemente en zonas próximas a la actuación. Las especies a utilizar se seleccionarán siguiendo los criterios definidos en la condición 9, empleándose en todo caso especies autóctonas de la zona.

La ejecución de las obras en el interior del espacio natural protegido se coordinarán con el órgano competente de su gestión, para la correcta ejecución de dichas obras, así como para la definición de las superficies y especies vegetales a utilizar en las revegetaciones compensatorias definidas en el párrafo anterior.

Con objeto de evitar vertidos a los cauces en la fase de explotación de la nueva calzada, el diseño de las obras de drenaje, especialmente las que discurren sobre los arroyos de Poveda; de Los Llanos; y de La Pradovera, se dispondrán, para tratamiento de las aguas de drenaje de la

calzada, filtros de arena u otros dispositivos que ofrezcan la misma o mejor eficacia frente al tratamiento de dichas aguas, evitando el arrastre de contaminantes hacia los cursos.

Se instalarán balsas de decantación y desengrasado en ambas calzadas para protección de la calidad de las aguas del río Guadarrama.

Se adecuarán las obras de drenaje asociadas a los arroyos de Poveda, Los Llanos, y de La Pradovera como pasos de fauna, siguiendo las especificaciones incluidas a este respecto en la condición 7.

Todos los datos y conceptos de estas medidas, figurarán en la memoria, planos y anejos, pliego de prescripciones y presupuesto del proyecto de construcción.

#### 11. Seguimiento y vigilancia.

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado 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 periodo de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental 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 Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, que acreditará su contenido y conclusiones.

El promotor de la obra, 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:

Plan 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.

Propuesta de ubicación de caminos auxiliares, zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de autorización y proyecto de restauración, a que se refiere la condición 6.

Estudio hidrológico y plan de emergencia, que incluya medidas a aplicar en caso de vertidos accidentales a los cauces, a que se refiere la condición 3.

Proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 9.

Propuesta de medidas compensatorias, a que se refiere la condición 10.

Informe paralelo al Acta de comprobación del replanteo.

Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial y reposición de los servicios afectados, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 3.

Medidas para la prevención de la contaminación acústica y atmosférica a las que se refiere la condición 4.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras y protección de las vías pecuarias, a que se refiere la condición 5.

Medidas en vertederos e instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 7.

Medidas de protección de suelos, a que se refiere la condición 8.

Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 9.

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

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústica y atmosférica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural y vías pecuarias realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de caminos de obra, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas de protección y conservación de suelos, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 8.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 9.

Informe sobre las medidas compensatorias realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 10.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

#### c) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre la efectividad de las medidas ejecutadas para la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre niveles sonoros y efectividad de las medidas ejecutadas a este respecto, a que se refiere la condición 4.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 6.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 7.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 8.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 9.

Informe sobre el estado y progreso de las revegetaciones compensatorias, efectividad de las medidas de protección de la calidad de las aguas y funcionamiento de los pasos de fauna, 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 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.

#### 12. Documentación adicional.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, 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.

Los documentos referidos son los siguientes:

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

Medidas relativas al aseguramiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación a que se refiere la condición 2.

Planes de emergencia, y estudio hidrológico, a que se refiere la condición 3.

Proyecto de medidas de protección acústica, y propuesta de tipología de materiales a utilizar en el mismo, a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 5.

Propuesta de ubicación de caminos auxiliares de obra, zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de autorización y proyecto de restauración, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección de la vegetación y la fauna a que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 9.

Propuesta de diseño de pasos de fauna y propuesta de revegetación compensatoria, a que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 11.

### 13. Financiación de las medidas correctoras.

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anexos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del plan 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 1302/86 de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 4 de junio de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

## ANEXO I

### Relación de organismos consultados y síntesis del contenido de las respuestas recibidas de las consultas previas

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente .....	X
Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid ....	X
Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad Autónoma de Madrid .....	—
Sociedad de Conservación Vertebrados (SCV) .....	—
A.D.E.N.A. ....	—
Ecologistas en Acción .....	X
S.E.O. ....	—
Ayuntamiento de Collado Villalba .....	X
Ayuntamiento de Alpedrete .....	X
Ayuntamiento de San Lorenzo de El Escorial .....	—
Ayuntamiento de Guadarrama .....	X

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente destaca la posible afección de hábitats de interés recogidos en la Directiva 92/43/CEE (relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres). Se trata de: enebrales con encinas (*Juniperus oxycedri-Quercetum rotundifoliae*); formaciones de cierta higrofilia (*Quercus pyrenaicae-Fraxinetum angustifoliae*); fresnedas termófilas (*Quercus pyrenaicae-Fraxinetum angustifoliae*), y bosque de galería (*Rubus-salicetum atrocineria*). A su vez, destaca la afección del trazado en el LIC ES3110005 «Cuenca del Río Guadarrama».

Sugiere determinar las posibles alteraciones sobre estos espacios, y las debidas a la planificación de los trabajos y sugiere una serie de medidas preventivas y correctoras para todas las variables del medio.

Asimismo, consideran necesario tener en cuenta el proceso de anterior ampliación de la autopista y las alteraciones que generó durante el proceso de construcción.

La Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, señala que el trazado propuesto discurre a través de zonas de alto valor natural y paisajístico, atravesando Montes de Régimen Especial y una zona del área propuesta por la Comunidad de Madrid como LIC denominado «Cuenca Alta del Río Guadarrama». También destaca la afección sobre una zona incoada Bien de Interés Cultural con el nombre de «Dolmen de Entreterminos», así como varias zonas de alto potencial arqueológico.

También destaca la afección sobre Montes Preservados (situados en el entorno del p.k. 43+500 de la actual A-6 y tras el cruce con la M-527, en la margen derecha de la autopista); así como la afección en el entorno del p.k. 42+000 (de la autopista) de la finca Monasterio, (Monte Preservado y núcleo importante de colonia de la cigüeña blanca); y el río Guadarrama

en el p.k. 46, y la finca «Prados Moros» Monte Preservado (entre el p.k. 46 y el p.k. 48), estos tres últimos elementos situados en la margen izquierda de la autopista.

Por lo que sugiere:

Considerar otros trazados alternativos, como la ampliación por la mediana.

Estudiar en detalle la afección al LIC ES3110005 denominado «Cuenca Alta del Río Guadarrama», así como a los Montes de Régimen Especial y a la fauna asociada a los biotopos afectados.

Programación de los trabajos entre las 8 y las 22 horas. En cualquier caso se cumplirán las especificaciones contenidas en el Decreto 78/99, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección acústica en la Comunidad de Madrid.

Consultar la información necesaria relativa al Patrimonio Arquitectónico y Monumental de la zona, y minimizar los impactos negativos sobre la zona incoada como Bien de Interés Cultural.

Estudiar, delimitar y representar las superficies de ocupación temporal o permanente, con objeto de ocupar la superficie estrictamente necesaria.

Efectuar análisis de la calidad del aire en la zona de proyecto, en fase de obra y explotación.

Diseñar medidas específicas suficientes para la protección del suelo, la calidad de las aguas, el Patrimonio Histórico-artístico, el Patrimonio Arquitectónico y Monumental, y los yacimientos arqueológicos que pudieran aparecer.

Diseñar las operaciones de limpieza y restauración que sean necesarias una vez finalizadas las obras.

Incorporar documentación escrita y gráfica acerca de las medidas incluidas; así como las partidas económicas sobre la ejecución de aquéllas.

El Ayuntamiento de Alpedrete: Considera que, ante la afección por ruido que supondrá la actuación prevista, solicitan la instalación de mamparas acústicas en los 200 m de viviendas afectados (entre los pp.kk. 1+900 al 2+100 de la margen derecha sentido La Coruña); y dado el acercamiento de la autopista a varias viviendas de la margen derecha debido a la ampliación, solicita la construcción de algún tipo de protección antivuelco para los vehículos.

El Ayuntamiento de Collado-Villalba: Se opone a la realización de la ampliación de carriles proyectada, alegando que la realización de dicha ampliación provocaría un empeoramiento de la baja permeabilidad actual entre los dos núcleos del municipio, y propone la inclusión de la construcción de nuevos puentes y pasarelas de conexión entre ambos núcleos en el proyecto de ampliación.

Ecologistas en Acción-CODA considera que el documento presentado como memoria-resumen por el promotor del proyecto es absolutamente insuficiente:

No se justifica la actuación.

No se realiza análisis ninguno de los efectos ambientales directos e indirectos derivados de las obras e instalaciones auxiliares o asociadas a la construcción de los nuevos carriles.

No aporta una representación gráfica de los perfiles longitudinales.

No define el destino de los excedentes de los movimientos de tierras, ni realiza un análisis ambiental de su manipulación y depósito final, aspecto éste que se considera clave a la hora de la correcta evaluación del impacto ambiental de la obra.

## ANEXO II

### Resumen del proyecto de trazado

El objeto del proyecto de trazado de referencia, sobre el que se emite la presente declaración de Impacto Ambiental, es la definición de la ampliación, mediante tercer y, en el tramo inicial, cuarto carril, de las calzadas principales de la autovía A-6, en el tramo comprendido entre el enlace Villalba y enlace del Valle de Los Caídos, conexión con la carretera M-600 de Guadarrama a El Escorial.

El trazado, con un total de 8,1 km, discurre por los términos municipales de Collado Villalba, Alpedrete, San Lorenzo de El Escorial y Guadarrama. Se inicia el tramo en el p.k. 39+300 de la A-6, coincidente con el p.k. 0+128 de este proyecto y finaliza en el p.k. 47+400.

El examen de alternativas se reduce a ampliar la plataforma por el exterior de la calzada (arcén derecho), o por el interior (arcén izquierdo y mediana). Se ha optado por realizar dicha ampliación por el exterior (arcén derecho) porque:

De los 8.100 m de longitud, en los primeros 3.800 (47%) no hay suficiente espacio para realizar la ampliación la mediana (menos de 4 m).

Por seguridad vial, es mejor mantener la mediana actual, con las defensas y plantaciones que actualmente posee, de manera que la invasión del carril contrario es muy poco probable.

Por seguridad y comodidad de los usuarios de la autopista, ya que se dispone de 3 m de arcén exterior para desvíos durante las mismas.

Al eliminar la vegetación de la mediana se perdería su efecto de pantalla antideslumbrante.

Ampliando por el exterior, los subtramos previstos podrán situarse al tresbolillo, lo que permitiría, en caso de necesidad, utilizar como desvío provisional la calzada en sentido contrario.

La maquinaria de obra puede utilizar la franja de dominio público para circular, mientras que en el caso de ampliar por la mediana, se realizaría por la calzada, con el consiguiente aumento del riesgo de accidente.

Si se ampliase por la mediana habría que demoler y volver a construir las obras de drenaje transversal, mientras que ampliando por el exterior de la calzada, solo será necesario ampliarlas, evitando molestias mayores a los usuarios de la autopista.

La ampliación por la mediana dificulta las operaciones de la Dirección General de Tráfico en los días de saturación de tráfico.

Debido a la presencia de varias entradas y salidas consecutivas en ambas calzadas, se ha optado iniciar un cuarto carril desde el origen del proyecto a el p.k. 2+700. A partir de dicho punto, y hasta el final del tramo, las calzadas se proyectan con tres carriles por sentido de circulación.

Previéndose futuras ampliaciones, las obras de fábrica de drenaje transversal y estructuras ubicadas entre los pp.kk. 2+700 y 8+200, se han proyectado con anchura suficiente para ampliar un cuarto carril.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

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 y en el Reglamento para su ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

A continuación se realizará una breve descripción del contenido del estudio de impacto ambiental, dividiendo dicha descripción en los capítulos más relevantes del estudio.

#### *Inventario ambiental*

En el presente capítulo se recogen las principales características ambientales de la zona en la que se enmarca la actuación para cada uno de los elementos del medio analizados:

**Geología:** el trazado se sitúa en su totalidad sobre los materiales graníticos de la Sierra de Guadarrama y sus piedemontes.

**Edafología:** los suelos están clasificados como «rústicos» (según la Soil Taxonomy), que según su grado de evolución se corresponden con «entisoles» e «inceptisoles», suelos de escasa o media evolución. También destaca el alto grado de alteración de los mismos debido a las anteriores acciones de construcción de la calzada.

**Geomorfología:** la zona de estudio se encuentra formada por superficies tipo «piedemonte», la mayor parte de las mismas se corresponde con el subtipo «rampa».

**Tectónica:** en la zona de estudio se superponen los efectos de las orogénias Alpina y Hercínica.

**Hidrogeología:** en los terrenos graníticos los escasos acuíferos se desarrollan a lo largo de las diaclasas de la roca. En los niveles arenosos de alteración formados sobre el granito se desarrollan ocasionalmente acuíferos de poco espesor, restringidos a épocas de lluvia.

**Vegetación:** Se destaca el alto grado de alteración de la vegetación en ciertas zonas del tramo, debido a la presencia humana; asimismo se enumeran las siguientes formaciones: fresnedas supramediterráneas; pastizales vivaces formados fundamentalmente por lastonares y berceales; vegetación de ribera (Además de las mencionadas fresnedas), que aparece junto al cauce del río Guadarrama (p.k. 5+300 de la margen derecha), y junto a los cauces estacionarios; manchas de encina carrasca cerca del enlace del Valle de los Caídos; zonas de matorral al Norte del centro comercial Pryca, y al Oeste del río Guadarrama; y plantaciones ajardinadas realizadas en los espacios libres de las calzadas en anteriores actuaciones sobre la autopista, (mediana a partir del área de servicio de Villalba).

**Fauna:** Se enumeran los ecosistemas presentes en la zona de estudio. También se presenta un listado de las especies más representativas localizadas en el estudio de los ecosistemas nombrados. De entre todas las especies listadas, la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid ha considerado como las más vulnerables frente a las acciones del proyecto a una importante colonia de cigüeña blanca en la finca Monas-

terio (p.k. 43+120, considerada Monte Preservado), a la fauna propia del río Guadarrama, el Milano real y el Águila calzada.

**Espacios naturales de interés ambiental** «Parque Regional Curso Medio del Río Guadarrama y su Entorno», (que cruza bajo la autopista a la altura del p.k. 44+500 de la misma), propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria «Cuenca del Río Guadarrama»; zonas calificadas como Montes Preservados o de Régimen Especial en las fincas «Prados Moros» y «La Mata de Guadarrama y en la finca «Monasterio» en San Lorenzo de El Escorial; y diversos Hábitats de la Directiva 92/43/CEE del consejo, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva Hábitat).

**Medio socioeconómico:** se recogen, para los términos afectados (Collado Villalba, Alpedrete, Guadarrama, y San Lorenzo de El Escorial), contrastados con los datos globales para la Comunidad de Madrid, los datos de: población, tasa de actividad, tasa de paro, sector agrícola, sector industrial, sector construcción, y sector servicios (todos ellos del año 1.991).

**Recursos culturales:** Destaca que solo se incide directamente sobre una estructura de paso a través de la autovía diseñada por el ingeniero D. Carlos Fernández Casado (en el enlace Villalba); y menciona la cercanía (pero no afección) del «Dolmen de Entretérminos», a la altura del p.k. 40+500 de la actual A-6.

**Paisaje:** se destaca como rasgo principal la alteración antrópica del primer tramo estudiado, que discurre junto a la población de Collado Villalba y Alpedrete. Valorando los colores naturales de las masas arbóreas y los suelos cubiertos de variada vegetación y la fauna de las riberas del río Guadarrama, ya en la parte final de este tramo.

#### *Identificación y valoración de impactos*

Esta identificación y valoración se realiza de manera conjunta, identificando las posibles alteraciones para cada factor del medio, tanto para la fase de construcción como de explotación.

Los impactos valorados son:

Alteraciones sobre la climatología: no significativo.

Alteraciones sobre la geología: compatible.

Disminución de la calidad edáfica por contaminación: moderado.

Contaminación de los suelos por las acciones de mantenimiento de la maquinaria: compatible.

Destrucción de los suelos por ocupación del terreno: moderado.

Compactación de suelos en fase de obras: severo.

Pérdida de calidad de los suelos del entorno: moderado.

Alteraciones sobre la geomorfología y la orografía: moderado.

Modificación del régimen de circulación de las aguas superficiales: moderado.

Alteración en el régimen de circulación de las aguas subterráneas: no significativo.

Destrucción de formaciones vegetales y especies singulares: severo.

Destrucción o alteración de hábitats: moderado.

Molestias a la fauna e incremento de la mortandad durante la construcción: moderado.

Alteraciones en el comportamiento habitual de las especies faunísticas: compatible.

Efecto barrera: compatible.

Impactos sobre espacios naturales de interés ambiental: moderado.

Afecciones por ruido durante la construcción: moderado.

Afecciones por ruido durante el servicio: moderado.

Reducción de la calidad del aire durante las obras: imprevisible.

Reducción de la calidad del aire durante el servicio: imprevisible.

Contaminación de las aguas superficiales: imprevisible.

Vertidos contaminantes accidentales: imprevisible.

Alteraciones de la calidad de las aguas debido al funcionamiento de la carretera: no significativo.

Cambio en los usos productivos del suelo: compatible.

Seguridad de la población durante la construcción: compatible.

Variaciones en el riesgo de accidente: imprevisible.

Efectos sobre la economía y el empleo: positivo y moderado.

Incidencia sobre los recursos culturales: severo.

Alteraciones sobre el paisaje: compatible.

Para finalizar se presenta una evaluación global de los impactos previstos para el proyecto de ampliación, de manera que se considera de compatible a moderado, es decir que se espera una recuperación inmediata tras el cese de la actividad, o bien requiera cierto tiempo sin exigir medidas correctoras o protectoras.

Por la importancia del potencial impacto debido al incremento de los niveles sonoros recibidos por la población del entorno de la autopista

A-6, el estudio de impacto ambiental incluye un estudio específico de los niveles de ruidos, cuyas conclusiones fundamentales son:

El actual tramo de la A-6 produce unos niveles de inmisión sonora en sus márgenes que exceden los límites permitidos por la normativa vigente promulgada por la Comunidad de Madrid.

La aplicación de los modelos de predicción ofrece valores similares a los realmente observados.

El incremento del nivel sonoro en las márgenes de la carretera como consecuencia de la puesta en servicio del cuarto carril es irrelevante y se estima en valores de 1,7 y 1,9 dB(A).

Como resumen, se concluye que la puesta en servicio del cuarto carril empeorará de manera no significativa una situación ya existente que supera notablemente los límites establecidos por la normativa vigente al respecto.

Por ello propone la instalación de barreras acústicas en: p.k. 1+500 a 1+750 de la margen derecha; 6+900 a 7+100 de la misma margen; 5+490 a 5+660 de la margen izquierda; y 5+720 a 6+800, también de la margen izquierda.

#### *Medidas*

El estudio incluye una propuesta de medidas a aplicar, estructuradas en tres grandes apartados:

Medidas protectoras: clasificación ambiental del territorio (no se realiza y se pospone a fases más avanzadas del proyecto); jalonado temporal; medidas protectoras para aguas y suelos; medidas para preservar la calidad del aire; medidas para preservar el confort sonoro; medidas protectoras sobre la vegetación; medidas protectoras sobre la fauna; y medidas protectoras sobre el patrimonio cultural.

Medidas correctoras: adecuación topográfica y morfológica; plantaciones y siembras; medidas de control de ruido; y reposición de servicios y servidumbres afectados.

Medidas compensatorias: no se consideran de aplicación debido a la magnitud de los impactos considerados.

#### *Plan de vigilancia ambiental*

Los parámetros para el seguimiento global de la evolución del entorno de la autovía durante la fase de explotación son:

Procesos erosivos e inestabilidad de taludes, tanto del trazado como de las zonas de préstamos y vertederos.

Estado de plantaciones y siembras.

Estado de los elementos de protección del sistema hidrológico.

Estado de las aguas.

Obstrucción de las obras de canalización y vías de paso.

Niveles de ruido alcanzados.

En la documentación complementaria presentada por Iberpistas se sustituye este plan de vigilancia ambiental por otro de más amplio contenido (ver anexo V «Resumen de la información complementaria»).

### **ANEXO IV**

#### **Relación de alegantes y síntesis del contenido de las respuestas recibidas de la información pública del estudio**

##### *Relación de alegantes*

1. Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid.
2. Ecologistas en Acción.
3. Vecinos de la Colonia del Pilar del término municipal de Collado Villalba (Madrid).
4. DEALAR, S.L.
5. D.<sup>a</sup> Carmen Pérez-Seoane Fernández-Villaverde.
6. D.<sup>a</sup> Margarita Pérez-Seoane Fernández-Villaverde.
7. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.
8. Asociación Ecologista Centáurea.
9. Unión Sindical de Comisiones Obreras de Ávila.
10. D. Ángel López Sánchez.
11. Ministerio de Medio Ambiente. Confederación Hidrográfica del Tajo.
- 12 y 13. Ayuntamiento de Guadarrama.
14. D. Carlos Fernández Riera.

El contenido ambiental de las alegaciones recibidas es el siguiente: Alegación n.º 2, presentada por ECOLOGISTAS EN ACCIÓN, consideran que la evaluación del impacto de este proyecto no debe realizarse sepa-

radamente de la correspondiente a la apertura de un nuevo túnel entre Guadarrama y San Rafael.

Asimismo, alegan que las afecciones a zonas protegidas por Leyes de la Comunidad de Madrid y por la Directiva 91/43/CEE de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, son importantes, a diferencia del parecer recogido en el estudio de impacto ambiental.

Alegación n.º 3, presentada por vecinos de la Colonia del Pilar del término municipal de Collado Villalba (Madrid), alegan que los niveles sonoros en su colonia superan ampliamente los límites establecidos en el Decreto 78/99 de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid, y ante el previsible aumento de dichos niveles durante la explotación solicitan que se contemplen en todo el proyecto las medidas correctoras antirruido necesarias para el cumplimiento de los valores límite establecidos el mencionado Decreto 78/99, y si es posible se reduzcan los niveles sonoros hasta los límites recomendados por la Organización Mundial de la Salud.

Alegación n.º 6, presentada por D.<sup>a</sup> Margarita Pérez-Seoane Fernández-Villaverde, informa que las fincas denominadas Campillo, Monasterio y La Granjilla, afectadas por la expropiación, son objeto de calificación de Bienes de Interés Cultural. Asimismo, informan sobre la eliminación de especies protegidas (tales como encinas y fresnos) que tendrá lugar como consecuencia de la ampliación, hecho que no se considera en el proyecto.

Por ello solicitan que el proyecto se considere opuesto a las Directrices Comunitarias 85/337/CE de 27 de junio, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos o privados sobre el medio ambiente y 91/11/CE de 14 de marzo, por la que se modifica la directiva 85/337/CEE.

Alegación n.º 7, presentada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, ante las carencias detectadas en el estudio, sugiere que se solicite la siguiente información:

Justificación de la necesidad de un tercer carril.

Valoración de la incidencia ambiental del proyecto.

Valoración de la afección real que se producirá sobre el LIC denominado «Cuenca del río Guadarrama», así como a los montes preservados (Ley 16/95, de 4 de mayo, forestal y de conservación de la naturaleza de la Comunidad de Madrid).

Determinación exacta de los ciclos de reproducción y cría de las especies de mayor valor faunístico.

Delimitación de las superficies que vayan a quedar temporal o definitivamente ocupadas por las obras, con objeto que dicha ocupación sea la estrictamente necesaria, asegurando que la ubicación de elementos auxiliares fuera de las zonas que gocen de algún régimen de protección.

Realización de un análisis de la calidad actual del aire en la zona de proyecto, y una previsión del incremento de estos contaminantes durante la explotación.

Adopción de medidas de protección del suelo y calidad de las aguas; para la gestión adecuada de los residuos generados, en especial los calificados como peligrosos; y medidas para el cumplimiento, tanto en fase de construcción como de explotación, de los valores establecidos en el Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección acústica en la Comunidad de Madrid.

Estudio específico que incluya un proyecto de revegetación y adecuación paisajística, que deberá alcanzar el mismo nivel de definición que se alcanzaría en el proyecto de construcción.

Alegación n.º 8, presentada por la Asociación Ecologista Centáurea, alega que la ampliación producirá una afección sobre el medio humano se traducirá en un detrimento de la permeabilidad territorial, un aumento del nivel de ruido, etc...

En cuanto al medio biológico, considera como muy negativa la afección sobre las especies singulares de los Montes Preservados, diversos hábitats de interés y a las riberas del río Guadarrama (propuesto como LIC). Dicha afección además se considera agravada por la presencia de rapaces protegidas, así como una importante colonia de cigüeña blanca también protegida.

Es por ello que solicita la adopción, con carácter urgente, de soluciones alternativas a la realización del proyecto planteado.

Alegación n.º 10 presentada por D. Ángel López Sánchez, solicita que se tenga presente a todos los efectos la necesidad de instalación de pantallas acústicas en las proximidades de las viviendas de la urbanización «Peñas Blancas» para protegerlas del incremento de ruido ocasionado por la ampliación de carriles prevista, así como la realización de muros de contención para asegurar las mismas frente a posibles desplazamientos del terreno debidos a las obras.



Alegación n.º 11 presentada por el Ministerio de Medio Ambiente. Confederación Hidrográfica del Tajo una vez analizada la documentación relativa al proyecto, sugiere:

Se presente un documento suscrito por un técnico competente en el que se incluya la delimitación del Dominio Público Hidráulico (DPH) de los cauces afectados mediante estudio hidrológico.

La ejecución de las obras deberá contemplar que las mismas respeten la capacidad de desagüe correspondiente a las avenidas extraordinarias de 500 años de periodo de retorno.

En referencia a estas afirmaciones, el muro previsto desde el p.k. 6+350 al 6+500 (sentido Madrid) paralelo al arroyo de los Llanos o de Los Linos, así como los terraplenes proyectados desde el p.k. 5+600 a 5+800 (sentido La Coruña), sugiere que se modifiquen para no invadan el DPH, y se realicen las actuaciones necesarias para asegurar la capacidad de desagüe mencionada en el párrafo precedente.

Los tramos de los cauces afectados por las obras deberán ser restituidos a su estado inicial; asimismo se procederá a la limpieza de los cauces y riberas, a su protección con materiales apropiados para evitar su erosión, plantaciones con especies adecuadas o cualquier otra actuación que se considere necesaria por parte de la Confederación.

Medidas oportunas para no afectar a los cursos de agua existentes, tanto en lo relativo a la calidad de sus aguas, como en lo relativo a la cantidad o flujo de agua que sean capaces de transportar.

Alegación n.º 12 y 13, presentadas por el Ayuntamiento de Guadarrama el Ayuntamiento de Guadarrama se muestra disconforme con la cantidad del 1% del presupuesto de ejecución material destinado a la realización de obras culturales, y solicita el 1,5% del mismo, así como la definición de las obras culturales a realizar, de manera que el Consistorio pueda alegar sobre ellas.

También presenta su disconformidad con la cantidad y localización de las pantallas acústicas previstas en el proyecto de trazado de referencia, y solicita se consulte con dicho Ayuntamiento la ubicación más conveniente.

## ANEXO V

### Resumen de la información complementaria

La información complementaria se estructura en 5 capítulos y 2 anejos. El contenido más destacado de estos capítulos es:

Capítulo 1 «Descripción detallada del proyecto»: se indica que serán necesarios un total de 150.693 m<sup>3</sup>, que se obtendrán de canteras actualmente en explotación, cuyas fichas de situación y principales características se recogen en el anejo 2 del documento.

Los excedentes de obra ascienden a 37.819 m<sup>3</sup>, para su vertido se proponen las siguientes zonas: vertedero n.º 1 (p.k. 4+800 en la margen izquierda); y vertedero n.º 2 (p.k. 0+800 en la misma margen).

Las instalaciones auxiliares de obra se localizarán en el término municipal de San Lorenzo de El Escorial, a la altura del p.k. 3+400 en la margen izquierda.

No está prevista la apertura de caminos auxiliares de obra, se utilizarán la propia explanación de la obra y las calzadas existentes.

Capítulo 2 «Definición de Contorno»:

Niveles sonoros existentes en la actualidad: Se señala la existencia de un estudio acústico en el proyecto de trazado, en concreto incluido en su anexo n.º 3.

Paisaje: la ampliación proyectada se estima que apenas será perceptible una vez llevada a cabo la restauración de la obra.

Corredores faunísticos: Se consideran como zonas más probables de paso de fauna aquellas asociadas a las vaguadas de los arroyos de Poveda (p.k. 1+300), La Pradovera (p.k. 5+580) y Los Llanos (p.k. 2+350), el fresnedal-quejigal (entre el p.k. 4+200 y 4+800), el encinar-enebral situado entre los pp.kk. 5+700 y 6+300, y de manera especial el río Guadarrama (p.k. 5+300), todos de la margen derecha.

Vías pecuarias: Se han inventariado un total de 8 vías en los términos municipales de Alpedrete, Collado Villalba y Guadarrama, de las cuales cinco se encuentran interceptadas por la autopista, cuya continuidad se encuentra asegurada.

Puntos de interés geológico: se ha comprobado la inexistencia de estos puntos a lo largo del trazado.

LIC «Cuenca del río Guadarrama»: Este LIC es atravesado por la autopista a la altura de la d o. 5+300 de la margen derecha mediante una estructura de 50 m de longitud.

Hábitats de Interés y Montes Preservados: Se afectarán a los siguientes Hábitats: 531014 (dehesas de encinar-enebral) en el p.k. 1+300, y del tipo 81B013 (fresnedal-melajar) en el arroyo de La Poveda (p.k. 1+340), y desde

el p.k. 4+300 hasta el cruce con el río Guadarrama (5+300), y entre el p.k. 7+000 y el 7+400; asimismo, las riberas del río Guadarrama se catalogan como Hábitat 82A021 (Saucedal-zarzal).

De los Montes Preservados existentes en el tramo se ocuparán diversas zonas, que en gran parte coinciden con los Hábitats de Interés enumerados anteriormente.

Caracterización de las zonas de ampliación: La ampliación prevista se ubica mayoritariamente sobre terrenos ocupados por Iberpistas, situados entre el arcén y el vallado de la infraestructura. Estas superficies se encuentran densamente pobladas de vegetación, integrada en su mayor parte por fresnos jóvenes, y en algunos tramos por arizónicas.

En los tramos en los que esta superficie no es suficiente para llevar a cabo la ampliación, Se prevé expropiar 4.121 m<sup>2</sup> de zonas incluidas en Hábitats de Interés y Montes Preservados, así como 2.355 m<sup>2</sup> de pastizal sin vegetación arbórea, 9.326 m<sup>2</sup> de pastizal con encinas de pequeño porte dispersas y pies aislados de fresnos, y 1.664 m<sup>2</sup> de pastizal con pies aislados de fresnos y melojos, ascendiendo a un total de 17.466 m<sup>2</sup> expropiados.

Clasificación ambiental del territorio: se considera inapropiado realizar esta clasificación debido a las características del proyecto estudiado.

### Capítulo 3 «Identificación y valoración de impactos»:

Los impactos valorados según la metodología expuesta en el estudio de impacto ambiental son:

Efectos sobre los niveles sonoros: no significativo.

Efectos sobre la permeabilidad faunística: no significativo.

Afección sobre las vías pecuarias: no significativo.

Afección sobre el Lugar de Importancia Comunitaria «Cuenca del Río Guadarrama»: no significativo.

Afección a los Hábitats de Interés y Montes Preservados: no significativo.

Afección sobre la vegetación: moderado.

### Capítulo 4 «Medidas protectoras, correctoras y compensatorias»:

Tras realizar el análisis de los principales efectos considerados, se concluye que la afección no difiere prácticamente de la establecida en el proyecto de trazado, por lo que se proponen medidas adicionales únicamente para extremar la precaución en las proximidades del río Guadarrama, y para mejorar la funcionalidad de las obras y estructuras de drenaje como pasos de fauna.

Además, no se estima necesario la proposición de medidas compensatorias.

Medidas correctoras sobre la fauna, se señalan, además de las medidas ya incluidas en el estudio: vigilancia y mantenimiento de las estructuras utilizadas como pasos de fauna; y restitución del hábitat ribereño afectado.

Restauración de zonas afectadas: La realización del proyecto de restauración se pospone al proyecto de trazado, si bien se incluyen las directrices generales para su diseño, que incluyen una limitación de 1,5 m para la altura de los caballos de tierra vegetal durante su acopio, y una densidad mínima de plantación de 0,5 plantas/ m<sup>2</sup>.

Plan de vigilancia ambiental: donde se establecen las pautas y actuaciones de seguimiento ambiental que se deben realizar. Dicho programa se estructura de manera similar al «manual de redacción de informes de los programas de vigilancia y seguimiento ambiental en carreteras» del ministerio de fomento.

# MINISTERIO DE ECONOMÍA

**12292** RESOLUCIÓN de 3 de junio de 2003, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se autoriza definitivamente a Canal Energía Comercialización, S.L. (Sociedad Unipersonal), a ejercer la actividad de comercialización, y se procede a su inscripción definitiva en la Sección 2.ª del Registro Administrativo de Distribuidores, Comercializadores y Consumidores Cualificados.

Visto el escrito presentado por Canal Energía Comercialización, S.L. (Sociedad Unipersonal) de fecha 29 de abril de 2003 del que ha dado traslado la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Consejería de Economía e Innovación Tecnológica de la Comunidad de Madrid con fecha 20 de mayo de 2003, por el que solicita la autorización definitiva para ejercer la actividad de comercialización en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, así como la inscripción definitiva en el Registro