

18265 *RESOLUCIÓN de 10 de octubre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del Proyecto «Adecuación, reforma y conservación del corredor de Andalucía. Tramo Madrid-Venta de Cárdenas. Variante de Puerto Lápice (Ciudad Real)».*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado k del grupo 9 del Anexo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental por decisión del Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 2 de marzo de 2006, procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008 citado.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

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

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

El proyecto consiste en la ejecución de una variante de trazado entre los pp.kk. 134+000 y 138+000 de la autovía de Andalucía A-4, con objeto de mejorar las condiciones de seguridad vial y servicios establecidos por la normativa vigente.

El tramo incluido en el proyecto se localiza dentro de los términos municipales de Camuñas (Toledo) y Puerto Lápice (Ciudad Real).

La variante de Puerto Lápice, con la Alternativa 2 finalmente seleccionada tras el proceso de evaluación, presenta una longitud de 4.740 m con las siguientes características:

Velocidad de proyecto: 120 km/h.
Calzadas: 2 x 7,00 m.
Arcenes exteriores: 2,50 m.
Arcenes interiores: 1,00 m.
Mediana: 6,00 m.

El trazado actual de la autovía A-4, pasará a ser una vía de servicio para el acceso al núcleo urbano de Puerto Lápice y a las fincas colindantes.

Las distintas alternativas contempladas en el proyecto se recogen en el apartado 4.1. Análisis ambiental para selección de alternativas de la presente declaración.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.*

La actuación se localiza en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, en el límite provincial de Toledo y Ciudad Real. El ámbito de actuación situado muy próximo a la autovía A-4, se incluye dentro de la cuenca hidrográfica del Guadiana, donde el único cauce existente es el arroyo Valdehierro, el cual se encuentra en gran parte canalizado.

Colindante con el trazado propuesto se encuentra el cerro «Sierra Morena», en cuyas laderas existen ejemplares de encina (*Quercus ilex rotundifolia*), enebro arborescente (*Juniperus oxycedrus*) y coscoja (*Quercus coccifera*), de gran interés por encontrarse en una comarca donde predominan los cultivos agrícolas. El cerro «Sierra Morena» se caracteriza por la presencia de los hábitats de interés comunitario 5210 «Matorrales arborescentes de *Juniperus* spp.» y 9340 «Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*», recogidos en la Directiva 92/43/CEE.

La actuación proyectada se desarrolla dentro de una zona de importancia del lince ibérico (*Lynx pardinus*), definida en el anejo I del Decreto 276/2003, de 9 de septiembre, por el que se aprueba el plan de recuperación del lince ibérico y se declaran zonas sensibles las áreas críticas para la supervivencia de la especie en Castilla-La Mancha. El área crítica para esta especie más próxima a la zona de actuación se encuentra aproximadamente a 4 kilómetros al oeste de la autovía.

La zona de actuación no se localiza dentro de ningún espacio incluido en la Red de Áreas Protegidas de Castilla-La Mancha o perteneciente a la Red Natura 2000, siendo los espacios protegidos más próximos a la zona de actuación, el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES4250005 «Montes de Toledo» y la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000093 «Montes de Toledo», situados aproximadamente a 4 kilómetros al oeste de la autovía.

3. *Resumen del proceso de evaluación.*

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

a) Entrada de la documentación inicial. La tramitación se inició el 6 de mayo de 2005, al recibirse en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto inicial de adecuación, reforma y conservación del corredor de Andalucía. Tramo Madrid-Venta de Cárdenas.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha de 20 de septiembre de 2005, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inicia el período de consultas previas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados en relación con la variante de Puerto Lápice durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la memoria-resumen:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	
Confederación Hidrográfica del Guadiana	
CEDEX	X
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha	
Subdelegación del Gobierno en Toledo	
Subdelegación del Gobierno en Ciudad Real	X
Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de Castilla-La Mancha	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de Castilla-La Mancha	
Dirección General de Carreteras y Transportes de la Consejería de Obras Públicas de Castilla-La Mancha	
Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura de Castilla-La Mancha	
Diputación Provincial de Toledo	
Diputación Provincial de Ciudad Real	
Ayuntamiento de Puerto Lápice	X
Ayuntamiento de Camuñas	X
Ayuntamiento de Villarta de San Juan	
Instituto Geológico y Minero de España	
A.D.E.N.A	
Ecologistas en acción	
Greenpeace	
S.E.O	
Sociedad Conservación Vertebrados (S.C.V.)	
Amigos de la Tierra	
Asociación Castellano-Manchega del Patrimonio Natural (ACMADEN)	
ARDEIDAS	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental .	X
Federación Nacional de Comunidades de Regantes de España	

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Vegetación.

El proyecto, dada su ubicación, podría tener afecciones significativas sobre el cerro «Sierra Morena», en cuyas faldas se encuentran encinas (*Quercus ilex rotundifolia*) y enebros arborescentes (*Juniperus oxycedrus*) conformando un hábitat natural prioritario recogido en la Directiva 92/43/CEE, de acuerdo con las indicaciones de la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha.

El descuaje de matorral o arbolado requerirá autorización de la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural que proceda, por aplicación del artículo 7 bis de la Ley 2/1988, de 31 de mayo, de Conservación de Suelos y Protección de las Cubiertas Vegetales Naturales, modificada por la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza.

Fauna.

La actuación se desarrolla dentro de la zona de importancia del lince ibérico, definida en el anejo I del Decreto 276/2003, de 9 de septiembre, por el que se aprueba el plan de recuperación del lince ibérico y se declaran zonas sensibles las áreas críticas para la supervivencia de la especie en Castilla-La Mancha. El proyecto deberá contemplar expresamente la incidencia del proyecto sobre el hábitat y la población del lince ibérico, según señala la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha.

Patrimonio cultural.

La ejecución de la variante de Puerto Lápice deberá evitar la afección a la vía pecuaria «Colada de Villarta», según las consideraciones realizadas por la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las Administraciones ambientales afectadas. La notificación de la decisión de sometimiento del proyecto de la variante de Puerto Lápice a evaluación de impacto ambiental junto con el resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor con fecha 2 de marzo de 2006, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, así como los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

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

Información pública. Resultado.

La Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el proyecto y su estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», número 268, de 8 de noviembre de 2007. Con fecha de 16 de julio de 2008, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que comprende el proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Durante el proceso de información pública se han presentado 3 alegaciones correspondientes a particulares además de los informes correspondientes a la Confederación Hidrográfica del Guadiana, a la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha y al Ayuntamiento de Puerto Lápice.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos del proceso de participación pública:

Niveles sonoros.

Durante la fase de explotación del proyecto se deberán realizar los estudios acústicos necesarios para garantizar que los niveles de ruido en las zonas habitadas no sobrepasen lo establecido en la normativa vigente, de acuerdo con las indicaciones de la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha y del Ayuntamiento de Puerto Lápice.

En caso de superación de los niveles permitidos, se deberá redactar un proyecto de medidas correctoras que incluyan el aislamiento de las viviendas, la instalación de pantallas acústicas, la utilización de firmes antirruído y/o la limitación de velocidad en zonas próximas a zonas habitadas. Las pantallas acústicas deberán proyectarse de forma que resulten visibles para la avifauna.

Hidrología.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana indica que la actuación proyectada atraviesa el cauce del arroyo Valdehiero, recordando la obligación del cumplimiento del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (Real Decreto 9/2008, de 11 de enero), así como la necesidad de garantizar la continuidad de las zonas de servidumbre y policía del cauce afectado.

Vegetación y fauna.

La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha indica que aunque con el trazado propuesto no se prevé la afección a la vegetación natural, en caso de afectar a ejemplares de encina o enebro, recuerda que el descuaje de matorral o arbolado, requiere autorización de la citada Consejería de Medio Ambiente.

Dicho organismo señala que se deberán seguir las indicaciones recogidas en las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», del Ministerio de Medio Ambiente. Este cumplimiento resulta especialmente necesario dada la inclusión del proyecto en la zona de importancia del lince ibérico.

Medio socioeconómico.

El proyecto deberá garantizar la permeabilidad territorial, así como la reposición de los servicios y viales afectados por el proyecto, de acuerdo con las indicaciones del Ayuntamiento de Puerto Lápice.

En el informe de alegaciones el promotor señala que en el proyecto de construcción se cumplirán todas las indicaciones establecidas por la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

El estudio de impacto ambiental contempla tres alternativas de trazado para la variante de Puerto Lápice, cuyas características son las siguientes:

Alternativa	Longitud (m)	P.k. inicial	P.k. final	Distancia a la A-4 (m)
Variante 0	5.111	134+000	138+000	300
Variante 1	8.645	132+000	140+500	1.500
Variante 2	4.740	134+000	138+000	190

Las Variantes 0 y 2 discurren íntegramente por el corredor de la actual autovía A-4, mientras que la Variante 1 discurre al este del cerro «Sierra Morena», según se muestra en el croquis adjunto.

El estudio de impacto ambiental realiza un análisis de los aspectos ambientales, funcionales y técnicos de las distintas alternativas planteadas. El promotor, en función del análisis de los aspectos mencionados, concluye que la alternativa seleccionada se corresponde con la Variante 2, ya que su trazado discurre principalmente por el corredor de la actual autovía A-4, se evita la afección sobre el cerro «Sierra Morena», reduce el efecto barrera y la fragmentación de hábitats, y tiene una menor incidencia paisajística.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida.

4.2.1 Impactos sobre la calidad acústica.

Durante la fase de construcción se producirá un incremento de los niveles sonoros a causa de los movimientos de tierra y tránsito de la maquinaria, los cuales desaparecerán una vez finalizadas las obras, mientras que durante la fase de funcionamiento, se producirán como consecuencia de la circulación de los vehículos, como sucede en la situación preoperacional.

El trazado proyectado tendrá un efecto negativo, debido a los altos niveles sonoros previstos, sobre varias viviendas situadas próximas al mismo, en su margen izquierda, por lo que el estudio contempla la instalación de 446 m de pantallas acústicas, a la altura del enlace de la carretera N-420 (p.k. 135+000).

El programa de vigilancia ambiental contempla un seguimiento de los niveles de ruido, principalmente en las zonas habitadas próximas al trazado propuesto, con objeto de determinar nuevas medidas correctoras en caso de superación de los niveles establecidos en la legislación vigente.

4.2.2 Impactos sobre la geomorfología.

Se producirá durante la fase de construcción como consecuencia de los movimientos de tierra necesarios en los terraplenes, desmontes, explanaciones, vertidos de tierras y préstamo de materiales, dando lugar a la modificación de la morfología natural de la zona y al aumento de los procesos erosivos. El balance del movimiento de tierras del trazado seleccionado es el siguiente:

Terraplén (m³)	Desmorte (m³)	Préstamos (m³)
342.000	148.000	194.000

El préstamo de materiales procederá de varias parcelas cubiertas de herbazales y cultivos de cereal situadas al inicio del trazado, entre la autovía A-4 y la carretera N-420, las cuales ocuparán una superficie aproximada de 8 hectáreas. Los áridos para morteros y hormigones provendrán de canteras autorizadas con planes de restauración aprobados, próximas al trazado proyectado. Asimismo, el promotor localiza tres vertederos autorizados, situados en Alcázar de San Juan, para el traslado de las tierras sobrantes procedentes de la ejecución del proyecto: Comsermancha, Interdor, S.L., y Roper e Hijos, S.A.

4.2.3 Impactos sobre la hidrología.

Las principales afecciones se deberían a la pérdida de calidad de las aguas de los cauces atravesados debido al aumento de sólidos en suspensión y a los posibles vertidos accidentales de aceites y combustibles durante la fase de construcción. El trazado seleccionado únicamente cruza el arroyo Valdehiero (p.k. 3+600).

Las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental para minimizar el impacto sobre la hidrología son:

Se evitará la ubicación de instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos en los cauces de drenaje natural del territorio. Las zonas de parques de maquinaria o instalaciones auxiliares estarán completamente imper-

meabilizadas e incorporarán un sistema de cunetas perimetrales que recojan las aguas generadas para su traslado a una balsa de decantación, previo paso a su incorporación a la red general de saneamiento o al sistema de colectores.

Se instalarán barreras de retención de sólidos con objeto de garantizar el mantenimiento de la calidad de las aguas del arroyo Valdehierro.

El proyecto contempla una adecuada gestión y tratamiento de los residuos generados durante la construcción y explotación del proyecto. La eliminación de los residuos peligrosos se realizará mediante un gestor autorizado de residuos peligrosos.

4.2.4 Impactos sobre la vegetación.

La ejecución del proyecto supondrá la eliminación de la cubierta vegetal dentro del área de ocupación de la nueva variante y en la apertura de accesos temporales e instalaciones auxiliares. El trazado propuesto discurre íntegramente por el corredor de la actual autovía A-4, por lo que sólo se afecta a formaciones vegetales de escaso valor natural, como son los herbazales y cultivos herbáceos y leñosos. La selección del trazado proyectado evitará la afección sobre las especies singulares, encinas y enebros arborescentes, así como sobre los hábitats de interés comunitario presentes en el cerro «Sierra Morena».

En caso de afectar a zonas de matorral o arbolado, se contará con la autorización preceptiva de la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha.

El estudio de impacto ambiental incluye un proyecto de restauración y mejora de la cubierta vegetal de las zonas afectadas por el proyecto que incluirá la revegetación con especies autóctonas arbóreas y arbustivas.

4.2.5 Impactos sobre la fauna.

Durante la fase de construcción se podrían producir molestias sobre la fauna como consecuencia de los movimientos de tierra y del tránsito de vehículos y maquinaria, esta afección tendrá un carácter temporal. Asimismo, durante esta fase, se podrá producir la eliminación, reducción o fragmentación de hábitats que pueden ocasionar el desplazamiento temporal de individuos o poblaciones, así como la modificación de su comportamiento. Durante la fase de explotación, las afecciones más importantes serán el efecto barrera provocado por la infraestructura proyectada y el del riesgo de atropellos de los animales que accedan al interior del cerramiento.

En este sentido, el trazado proyectado no supondrá cambios sustanciales respecto a la situación preoperacional, al desarrollarse sobre el corredor de la actual autovía en la mayor parte de su recorrido.

El estudio de impacto ambiental recoge un apartado específico para el análisis de la posible afección del proyecto sobre el lince ibérico (*Lynx pardinus*), al situarse en una zona de importancia para esta especie. De las consultas realizadas al Servicio de Vida Silvestre de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha y al coordinador del Plan de Recuperación del lince ibérico, se deduce que en la zona de actuación no está constatada la presencia de ejemplares de dicha especie. La presencia de lince puede verificarse en la zona denominada «Montes de Toledo», situada a aproximadamente 4 kilómetros al oeste del municipio de Puerto Lápice.

El diseño de los pasos de fauna en el Proyecto Constructivo se realizará de acuerdo con las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del Ministerio de Medio Ambiente. El proyecto contempla la adaptación de todas las obras de drenaje como pasos de fauna. Dichos pasos se revegetarán para facilitar el acceso de los animales a los mismos.

Se procederá a la instalación de un cerramiento perimetral para evitar el riesgo de atropello, de acuerdo con las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del Ministerio de Medio Ambiente. Dicho vallado perimetral contará con dispositivos de escape que eviten que los animales queden atrapados en el interior.

Las actuaciones más impactantes, como los desbroces, se realizarán fuera de la época comprendida entre abril y julio, para evitar que coincidan con los períodos reproductivos de la fauna presente en la zona de estudio.

4.2.6 Impactos sobre el patrimonio cultural.

Dentro de la zona de actuación no se localizan yacimientos arqueológicos que pudieran verse afectados por la ejecución del proyecto, de acuerdo con las indicaciones de la Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura de Castilla-La Mancha. No obstante, el promotor contempla la realización de una prospección arqueológica previa al inicio de las obras, así como un seguimiento arqueológico de las mismas en coordinación con la Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura de Castilla-La Mancha.

El trazado propuesto cruza la vía pecuaria «Colada de Villarta» (p.k. 3+060), en el mismo punto en que actualmente es atravesada por la autovía A-4, por lo que se mantendría la continuidad de la citada vía pecuaria mediante el paso superior ya existente. La ocupación de la misma durante la fase de construcción contará con la autorización de la

Delegación Provincial de Ciudad Real de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha.

4.2.7 Impactos sobre el medio socioeconómico.

El proyecto garantizará la reposición de los servicios y viales afectados por el mismo, así como se mantendrá la permeabilidad territorial.

4.3 Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras.

En el siguiente cuadro se recogen las principales medidas preventivas y correctoras que se han contemplado en el proyecto a lo largo del procedimiento de evaluación de impacto ambiental:

Posibles Impactos	Medidas preventivas y correctoras
Calidad acústica.	Instalación de pantallas acústicas y seguimiento de los niveles sonoros.
Geomorfología.	Traslado de excedentes de tierras a vertederos autorizados. Los áridos necesarios procederán de canteras autorizadas.
Hidrología.	Instalación de balsas de decantación y barreras de sedimentación. Adecuada gestión y tratamiento de los residuos.
Vegetación.	Proyecto de restauración y mejora de la cubierta vegetal.
Fauna.	Ejecución y adaptación de las obras de drenaje como pasos de fauna. Instalación de un vallado perimetral para evitar el riesgo de atropellos. Ejecución de las actuaciones más impactantes fuera del período reproductivo de la fauna existente.
Patrimonio cultural.	Prospección y seguimiento arqueológico de las obras. Reposición de la vía pecuaria «Colada de Villarta».
Medio socioeconómico.	Reposición de los servicios y viales afectados. Mantenimiento de la permeabilidad territorial.

5. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el seguimiento de las obras, así como todas las incidencias que sucedan durante el desarrollo del proyecto.

El objetivo es el cumplimiento de todas las indicaciones y medidas expuestas en el estudio de impacto ambiental, así como los condicionantes determinados en la presente declaración.

En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará a un responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, que, además de encargarse del cumplimiento de las medidas propuestas, habrá de presentar un registro del seguimiento de las mismas y de incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Durante la fase de obras, el promotor deberá explicitar en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «Boletín Oficial del Estado» en el que se haya publicado la declaración de impacto ambiental.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 9 de octubre de 2008, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto de adecuación, reforma y conservación del Corredor de Andalucía. Tramo Madrid-Venta de Cárdenas. Variante de Puerto Lápice (Ciudad Real) concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 10 de octubre de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

